

1972



le SALON de la MOTO
SCOOTER, QUAD
PARIS 2011

1964 1969

1958 1978
1902

MOTOS & SCOOTERS STARS

MOTObyCAT.com

1983

1959

1946

1970

1975

1934

1961

1974

1962

1980



Exposition Spéciale

MOTOS &
SCOOTERS
STARS
MOTObyCAT.com

LE SALON DE LA MOTO, SCOOTER, QUAD
PARIS 2011

AVANT-PROPOS

QU'EST-CE QU'UNE MOTO OU UN SCOOTER STAR ?

De belles motos et de beaux scooters, l'histoire n'en manque pas. Mais dans ces cas précis, le statut a franchi plusieurs paliers.

D'abord c'est le produit en avance, novateur ou à la mode, qui possède un plus.

Puis c'est sa tenue dans la durée, le modèle devient un classique.

Enfin, il franchit un nouveau cap, et accède au rang de standard.

On considère alors que dans son genre, c'est une référence en regard de l'histoire.

*Laurent Hériou
Directeur Général FFVE*

Merci à tous les participants

*Aprilia - Bmw - Ducati - Gilera - Harley-Davidson - Honda - Kawasaki - Motoguzzi
Peugeot - Piaggio - Suzuki - Triumph - Vespa - Yamaha - Les collectionneurs privés.*

LISTE DES MODÈLES

APRILIA	STARK	650	1995
BMW	R80GS	800	1980-1996
	R69S	690	1960-69
	R90S	900	1973-1976
	R100RS	1000	1976-1984
	R100GS PARIS-DAKAR	1000	1983
DUCATI	CUCCILOLO	50	1947
	ELITE	200	1960
	SCRAMBLER	450	1969
	DESMO	450	1975
	GT	750	1971
	MIKE HAILWOOD RP	900	1981
GILERA	SATURNO SPORT		1946
HARLEY-DAVIDSON	FL KNUCKLEHEAD		1946
	SERVICAR		1950
	FLH PANHEAD		1958
	XR	750	1972
	VR	1000	1994
HONDA	MONKEY	50	1967
	CB	125	1973
	XL	250	1978
	CB	750	1969
	GL	1000	1975
	CBX	1000	1978
KAWASAKI	W1	650	1968
	Z1300	1300	1979
	MACH III	500	1970
	750 H2	750	1972
	900Z1	900	1973
	350S2	350	1972
MOTOBECANE	MOBYLETTE «BLEUE»	50	1965
MOTO GUZZI	8 CYLINDRI		1955

MUNCH	MAMMUTH	1200	1970
NORTON	COMMANDO	850	1975
PEUGEOT	1ERE MOTO	200	1902
	515	500	1934
	S55 B	125	1957
	103	50	1971
	SCOOTER ST	50	1985
PIAGGIO	CIAO		1967
RUMI	SCOOTER FORMICHINO	125	1954-60
SOLEX	2200	50	1962
SUZUKI	D10	250 2T	1961
	T20 ROADSTER	250 2T	1967
	GT	750 2T WATER COOLED	1972
	RE5	ROTARY	1976
	T	500 2T	1968 - 1975
	RG	500	1984
TERROT	JSS	350	1939
TRIUMPH	BONNEVILLE	T110	1955
	HURRICANE	X75	1966-1968
	BONNEVILLE	T120	1969
VESPA	GS	150	1955
VINCENT	EGLI	1000	1968
YAMAHA	CHAPPY	50	1975
	DTMX	125	1977
	RDLC	350	1980
	XT	500	1976
	XS	650	1970
	TZ	750	1974

aprilia

MOTO' 6.5.

1995

Pour la première fois dans le monde, un constructeur moto donne carte blanche à un designer mondialement connu pour la réalisation d'une nouvelle moto. L'association entre Aprilia et le designer français Philippe Starck donne vie à la 6.5 Motó, exercice de style unique dans la production de l'époque basé sur le moteur monocylindre Rotax 650 cm³ avec 5 soupapes ; le même que celui utilisé sur les 650 Pegaso.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Monocylindre, 4 temps, 2 arbres à cames
Soupapes	5 soupape(s)
Cylindrée	649 cm ³
Alésage course	100 x 82,7 mm
Allumage	Electronique
Alimentation	1 Carburateur Mikuni Ø 40 mm
Lubrification	Carter humide
Refroidissement	Liquide

Démarrreur	Electronique
Puissance	42 cv
Couple	53 Nm
Transmission finale	Chaîne
Boîte de vitesses	Manuelle
Embrayage	Multidisc
Cadre	Similitude
Suspensions avant	Fourche



ctrique

ch à 6250 tr/min

Nm (5.4 mkg) à 4500 tr/min

îne à joints toriques

uelle 5 rapports

tidisque à bain d huile

ple berceau dédoublé

rche télescopique (135 mm)

Suspensions arrière Monoamortisseur (120 mm)

Freins avant 1 disque Ø 298 mm

Freins arrière 1 disque Ø 220 mm

Hauteur de selle 830 mm

Empattement 1460 mm

Poids à vide 150 kg

Reservoir 16 litres

Vitesse maximale 160 km/h



R 69 S

1960 - 1969

Reprenant la base de la R 60/2, la R 69 S est une version sportive routière qui conservait la suspension oscillante et la fourche de type Earls des « série 2 ». La R 69 S est devenu un modèle emblématique de part sa relative rareté mais aussi en étant la première sportive homologuée de BMW Motorrad.

Production totale : 11 317 unités. Prix neuf : 4030 DM.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	bicylindre à plat 4 temps refroidi par air
Cylindrée	594 cc.
Alésage x course	72 x 73 mm.
Taux de compression	9.5 :1
Admission	carburateurs type Bing.
Puissance	42 ch à 7000 tr/min.
Transmission	4 vitesses, cardan.

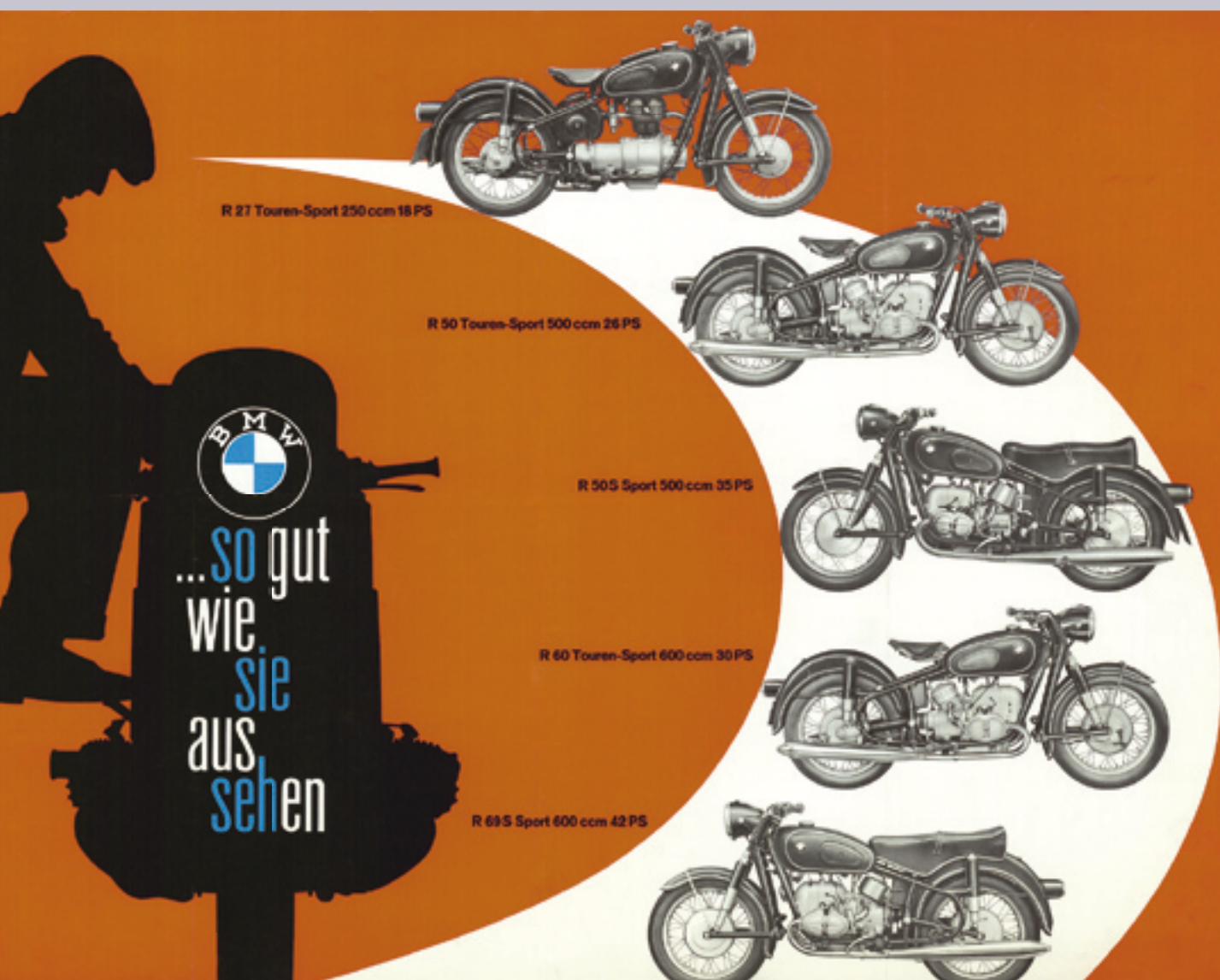


Photo : DR

Roues	à rayons diamètre 18".
Freins	tambours 200mm avant et arrière.
Réservoir	17 litres.
Dimensions	2125 x 722 x 980 mm.
Poids	202 kg.
Vitesse max	175 km/h.



R 90 S

1973 - 1976

Premier modèle à dépasser les 750cc chez BMW, la R 90 S est surtout devenue une icône avec ses équipements sportifs caractéristiques : tête de fourche, carburateurs Dell'Orto, boîte 5 vitesses et double disque à l'avant.

Elle remporte en 1976 la première course du championnat Superbike AMA avec le pilote Steve Mc Laughlin au guidon.

On retrouve dans sa lignée toutes les sportives BMW : R 100 S, R 1100 S, R 1200 S, HP 2 Sport ou plus récemment la S 1000 RR.

Production totale : 17 465 unités. / Prix neuf : 9130 DM.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : bicylindre à plat 4 temps refroidi par air

Cylindrée : 898 cc.

Alésage x course : 90 x 70,6 mm.

Taux de compression : 9.5 :1.

Admission : carburateurs Dell Orto PHM 38

Puissance : 67 ch à 7000

Transmission : 5 vitesses

Roues : à rayons diamètre 17"

Freins : double disque à l'avant

et tambour 200 mm à l'arrière



R 100 RS

1976 – 1984

La R 100 RS fût la première moto du monde à proposer un carénage complet. Ce carénage innovant développé en soufflerie permettait un excellent rendement mais aussi une excellente protection de son pilote. Un savoir-faire qui aujourd'hui la réputation et le succès des motos de grand tourisme de BMW, notamment la lignée des RT ou plus récemment les K 1600 GT et K 1600 XLT, leur fabuleux moteur 6 cylindres.

Une version légèrement préparée de la R 100 RS permit à BMW de braver les records sur l'anneau de vitesse de Nardo en Italie en 1977 avec les pilotes Günther Dahne et Günther Dahne : 10 et 100 kilomètres ainsi que vitesse sur 6, 12 et 24 heures.

Production totale : 33 648 unités. / Prix neuf : 11 210 DM.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : bicylindre à plat 4 temps refroidi par air

Cylindrée : 980 cc.

Alésage x course : 94 x 70,6 mm.

Taux de compression : 9.5 : 1

Admission : carburateurs type Bing à dépression

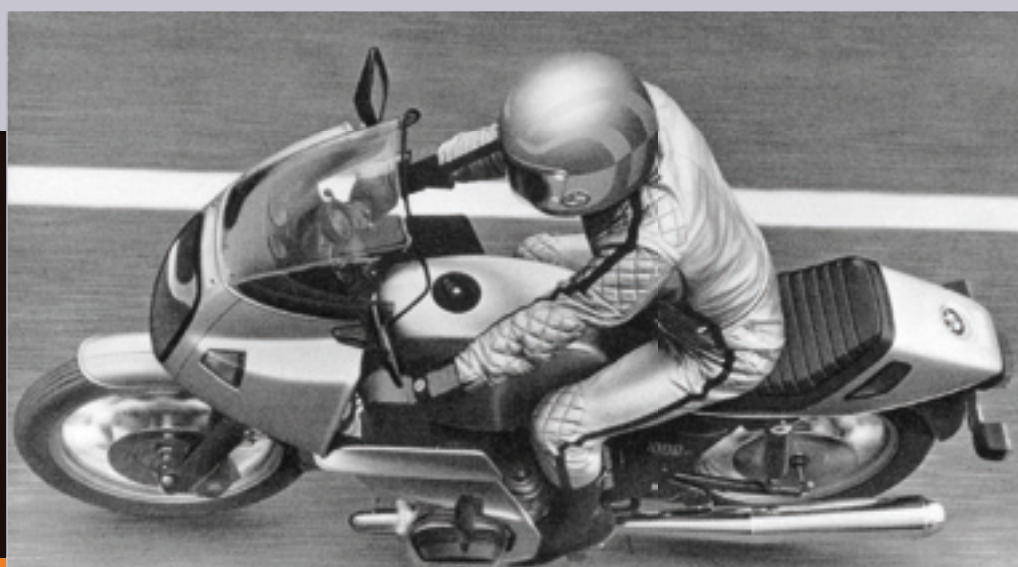
Puissance : 70 ch à 7000 tr/min

Transmission : 5 vitesses

Roues : à rayons diam. 17"

Freins : double disque avant 200mm et tambour 200mm arrière

Integral de série.
aérodynamis-
qui fait encore
BMW Motorrad,
600 GTL avec
pattre de 5 re-
s Cosutti, Milan
es.



BMW R 100 RS: Das BMW Weltrekord-System. Wir beteiligen Sie am Erfolg.

Bei BMW ist Hochleistung mehr als eine möglichst hohe PS-Zahl. Die Kraft des Triebwerks wird immer durch ein erstklassiges Fahrwerk und ein hervorragendes Fahrverhalten, durch die hohe Konditionssicherheit und die konsequente Entlastung des Fahrers durch das einzigartige BMW Integral-Cockpit ergänzt.

Diese BMW typische Auffassung von Sportlichkeit ist – quasi nebenbei – auch Grundlage für erfolgreiche Weltrekordversuche. Wie ausdauernd und zuverlässig BMW Motor-

räder ihre Kraft entfalten, bewies jetzt wieder eine BMW R 100 RS auf der Test-

strecke in Nardo. Mit dieser Maschine wurden am 29.10.1977 in der 1000er Klasse in einem Versuch 4 neue Weltrekorde aufgestellt.

10 km	mit einer Durchschnitts- geschwindigkeit von 211,65 km/h
100 km	mit 220,71 km/h
6 Stunden	mit 191,67 km/h
12 Stunden	mit 190,87 km/h

(vorbehaltlich der Veröffentlichung durch die FIM)



Helmut Dahne mit seiner modifizierten BMW R 100 RS bei der Weltrekordfahrt

Wenn Sie uns fragen, was Sie als Fahrer einer BMW R 100 RS von solchen Weltrekorden haben, ist die Antwort einfach: das überlegene System, das sie ermöglicht.



BMW – Freude am Fahren

7250 tr/min.

sses, cardan

mètres 19" avant et 18" arrière

ue 260mm avant

arrière.

Réservoir : 19.5 litres

Dimensions : 2130 x 746 x 1300 mm

Poids : 230 kg

Vitesse max : 200 km/h

Accélération 0-100 km/h : 4.6 s

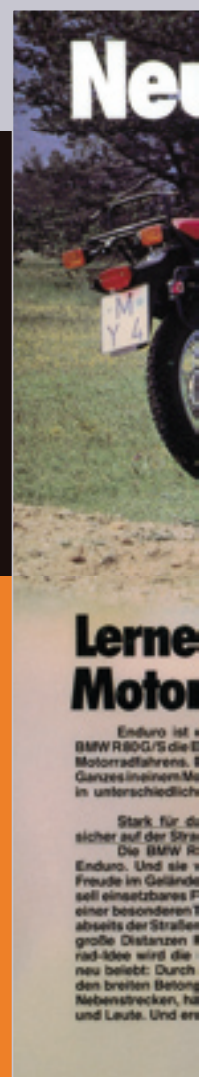


R 80 GS

1980 – 1996

Après de nombreux succès en compétition off road, BMW lance en 1980 la première GS. La R 80 GS fût non seulement le premier gros trail bicylindre du monde mais ce modèle inaugura aussi le monobras oscillant avec le système Monolever.

La R 80 GS Basic proposait en 1996 le look des premières GS avec les spécifications techniques les plus récentes, notamment le bras oscillant Paralever. Production totale : 21 864 unités. Prix neuf : 8920 DM.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur bicylindre à plat 4 temps
refroidi par air

Cylindrée 797.5 cc

Alésage x course 84,8 x 70,6 mm

Taux de compression 9.5 :1

Admission carburateur

Puissance 50 ch à 6500

Transmission 5 vitesses,

Roues à rayons, c

Freins simple disq



R 100 GS PARIS DAKAR

1983

6 Paris-Dakar ont été remportés par BMW Motorrad dont 2 victoires à l'actif d'Hubert Auriol.
Cet exemplaire est précisément celui qui permis à Hubert Auriol de s'imposer à l'occasion de l'édition de 1983.
Production totale : 2 unités.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	bicylindre à plat 4 temps refroidi par air.
Cylindrée	980 cm ³
Alésage x course	94 x 70,6 mm.
Taux de compression	9.5 :1.
Admission	carburateurs type Bing à dépression.
Puissance	80 ch à 7250 tr/min.
Transmission	5 vitesses, cardan.
Roues	à rayons diamètres 21" avant et 18" arrière.

BMW et Le Point. Prêts pour le Paris-Dakar.

Le team BMW-LE POINT-ANTAR met à nouveau tous les atouts dans son jeu pour faire triompher les couleurs de la technologie européenne.



PARIS-DAKAR 1993

le point-antar



1^{er} au Paris-Dakar 81.

Photo : DR

Freins	Avant : simple disque 260mm Arrière : tambour 200mm
Réservoir	NM
Poids	220 kg.
Vitesse max	200 km/h

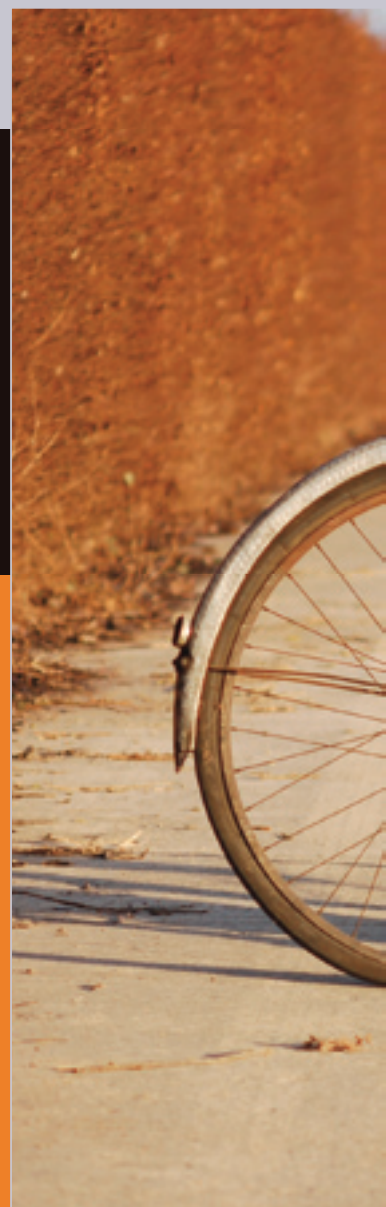


CUCCIOLO 48

1947

Moteur auxiliaire monté dans un cadre de vélo. Pendant la deuxième guerre mondiale, Ducati a développé un petit moteur 4 temps qui pouvait se monter sur un cadre de vélo appelé "Cucciolo" (chiot).

Ce petit 49 cc né en 1945 et adaptable sur un cadre de simple bicyclette avait pour particularité technique, des soupapes en tête qui étaient tirées au lieu de les pousser comme habituellement.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Cylindrée	Type : 4 temps monocylindre refroidit par air de 48 cc
Poids à sec	44 kg
Vitesse maxi	64 km/h



Photo : DR



200 ELITE

1960

Véritable sportive à forte personnalité, la 200 Elite constitue un des modèles mythiques de Ducati.

La Ducati 200 Elite représente le premier véritable succès commercial en dehors de l'Italie pour le constructeur. La forme de son réservoir lui vaut le surnom de « jelly mould » (moule à gelée) dans les pays anglophones.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	4 temps monocylindre refroidit par air de 203.7 cc
Poids à sec	118 kg
Puissance	18 CV à 7500 tr/mn
Vitesse maxi	135 km/h
Boîte	4 vitesses



Photo : DR



SCRAMBLER 450

1969

La 450 Scrambler apparue en 1969 aussi connue sous le nom de « Jupiter » fût fortement appréciée en usage tout-terrain. Guidon haut, suspensions plus importantes et look américanisé, la gamme Scrambler est l'ancêtre direct des trails contemporains.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type	4 temps monocylindre refroidit par air de 437.5 cc
Distribution	desmodromique S.O.H.C
Boîte	5 vitesses
Poids à sec	140 kg
Puissance	27 CV à 6500 tr/mn
Vitesse maxi	135 km/h



Photo : DR



750 GT

1971

Premier modèle bicylindre

La Ducati 750 GT fût produite à partir de 1971. C'est la première Ducati dotée du reconnu bicylindre à 90° en L imaginé par Fabio Taglioni. Directement issu de la compétition, le cadre dessiné par Colin Seeley donnait à cette moto une véritable avance sur ses concurrentes. Pendant les années 60, les motos à forte cylindrée se développent, Ducati décide de produire la 750 GT imaginée par Fabio Taglioni.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type	bicylindre en L 4 temps refroidit par air de 748 cc
Poids à sec	185 kg
Puissance	50 CV à 5 250 tr/mn
Vitesse maxi	200 km/h



Photo : DR



450 DESMO

1975

Son freinage assuré par un disque de 280 mm pincé par un étrier Brembo ainsi que la fourche de 35mm démesurée pour son époque font de la 450 Desmo de 1975 une moto au comportement routier irréprochable. La 450 Desmo digne héritière de la mythique lignée des monos 250, 350 et 450cc est dérivée de la 450 Desmo GP utilisée par Bruno Spaggiari en compétition, la 450 Desmo voit le jour en 1971.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type	4 temps monocylindre refroidit par air de 436 cc
Poids à sec	177 kg
Puissance	27 CV à 6500 tr/mn
Vitesse maxi	130 km/h



Photo : DR



900 MIKE HAILWOOD REPLICA

1981

Dérivée de la 900/SS dont elle reprend le moteur de 863,9 cc, sa distribution par arbre et couple conique, la Ducati 900 MHR fabriquée à partir de 1979 est une véritable machine d'exception.

Réplique fidèle de la moto avec laquelle Mike Hailwood aussi connu sous le nom de « Mike The Bike » remporte le Tourist Trophy 1978, la Ducati 900 MHR honore l'une des plus fameuses victoires de la marque.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	4 temps bicylindre refroidit par air de 863,9 cc
Boîte	5 rapports
Poids à sec	202 kg
Puissance	72 CV à 7500 tr/mn
Vitesse maxi	220 km/h

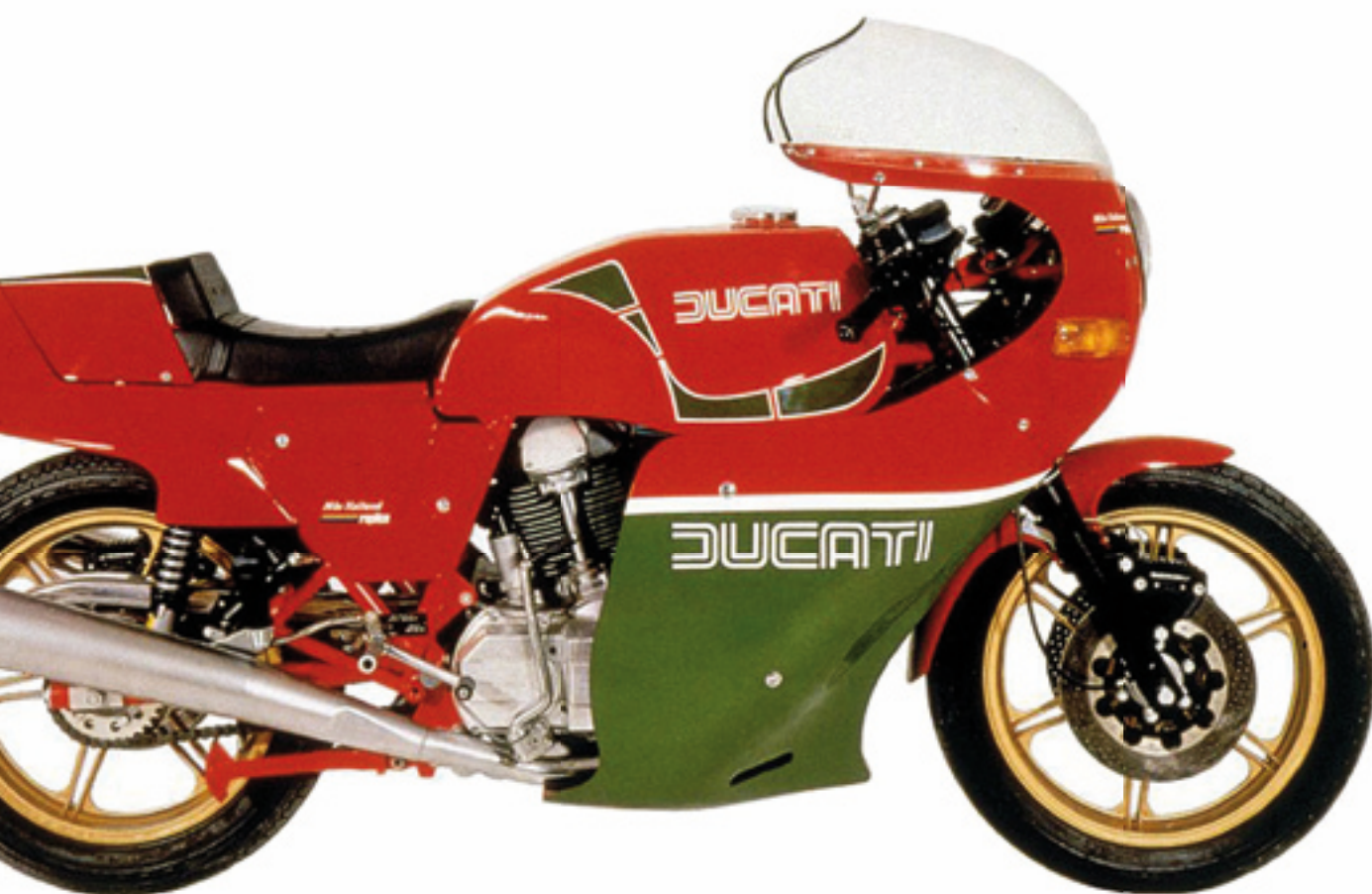


Photo : DR



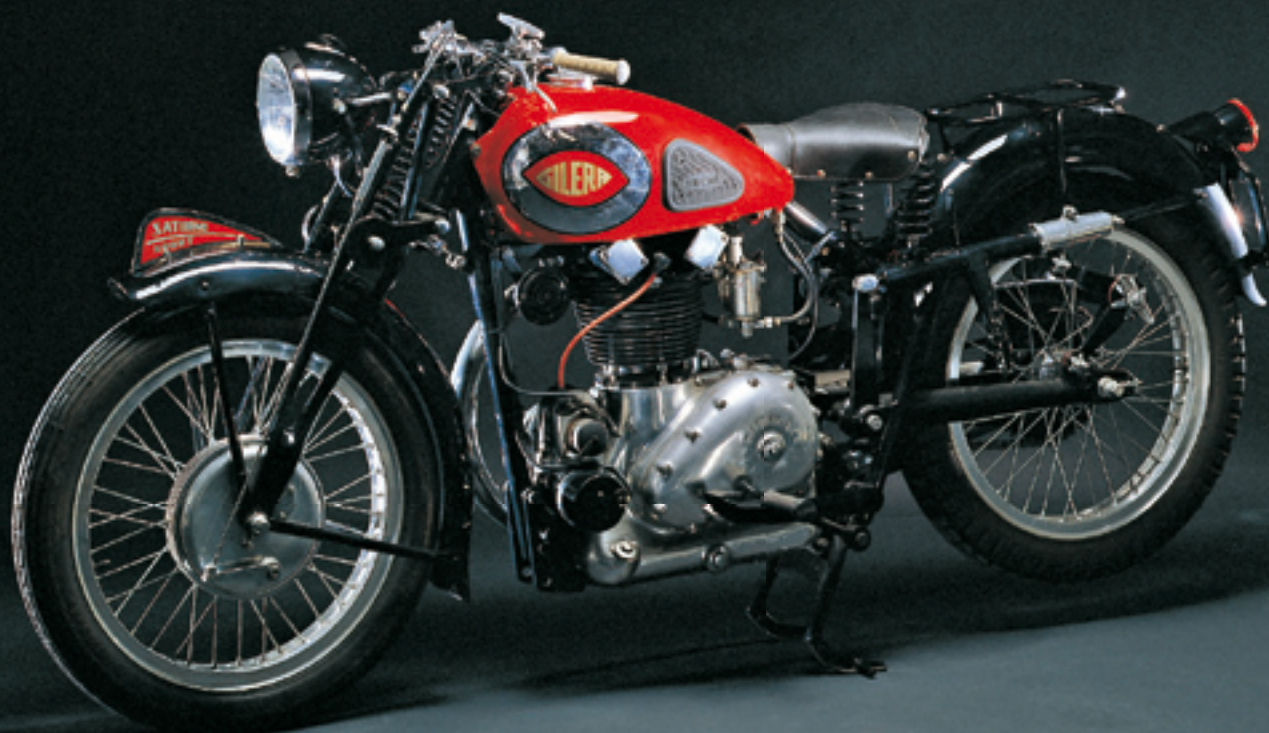
GILERA 500 SATURNO SPORT

1946

Reconnaissable dès le premier coup d'œil grâce à son design, elle est la moto la plus connue et la plus recherchée au monde par les passionnés. Développée par Giuseppe Salmaggi en 1940, deux versions virent le jour, produites à près de 6000 exemplaires jusqu'en 1958. Le modèle évoluera au fil des années à travers, principalement, des modifications de la partie-cycle plus que mécaniques, ceci dans le but de rester fidèle au projet de départ : cylindre vertical, distribution à poussoir, alésage et course de 84 x 90mm.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	monocylindre quatre temps	Transmis
Alésage et course	84x90 mm	Suspens
Cylindrée	498,76 cm ³	Suspens
Vitesse max	134 km /h	Pneuma
Puissance et régime moteur	22 CV à 5000 trs/mn	



ssion	primaire à engrenages, secondaire à chaîne
ion avant	Fourche à parallélogramme
ion arrière	Bras oscillant avec ressorts horizontaux
tiques	avant de 21", arrière de 19"



FL KNUCKLEHEAD

1946

En 1936, Harley-Davidson lance le modèle haut de gamme EL équipé d'un moteur de 61 ci ou 1000 cm³ à deux soupapes culbutées par cylindre. Le moteur prend rapidement le nom de «Knucklehead» du fait de la forme en poing fermé des deux caches culbuteurs. Il développe 40 C.V. En 1944, le Knucklehead est introduit en 74ci soit 1200cc. Ce moteur est la plus grande évolution technologique depuis la création du premier V-Twin en 1909.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	V-twin à 45° culbuté	Transmission	Finale : Chaîne
Cylindrée	1 208 cm ³	Frein	Tambours Av/Ar
Alésage x course	87x101,6 mm	Batterie	6 volts
Compression	7 à 1	Allumage	Bobine et rupteur
Puissance	48 ch à 5 000 tr/min	Cadre	Tube acier doigté
Alimentation	Carb Linkert 33,3 mm	Suspension	Fourche à ressorts
Boîte de vitesses	4 rapports	Empattement	151,1 cm
Transmission	primaire : Chaîne	Poids	261 kg



Photo : DR

ne

/Ar

teur

uble berceau

sorts à roue poussée

Capacité essence 14,2 l

Capacité huile 3,8 l

Pneus 5x 16 pouces

Vitesse max 153 km/h

Couleurs Bleu clipper, rouge pâle, vert cruiser
noir, vert olive (export)

Nombre produit 2 452

Prix 465 dollars



SERVI-CAR

1950

Le servi-car est un véhicule à trois roues, fabriqué par Harley-Davidson à partir de 1932 sur la base de son V.Twin 750cc, il est plus particulièrement destiné aux administrations, aux garagistes, à la Police, mais de manière plus générale, ce véhicule utilitaire répondait aux besoins des livreurs de journaux, des postiers et glaciers grâce à son coffre dont la capacité de charge était de près de 250kg. C'est à partir de ce type de véhicules à trois roues que seront fabriqués les trikes avec différents types de moteurs.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	V-twin à 45° culbuté	Transmission finale	Chaîne
Cylindrée	1 208 cm ³	Frein	Tambour
Alésage x course	87x102 mm	Batterie	6 volts
Compression	7 à 1	Allumage	Bobine
Puissance	55 ch à 4 800 tr/min	Cadre	Tube acier
Alimentation	Carb Schebler 33,3 mm	Suspension	Fourche
Boîte de vitesses	4 rapports	Empattement	151,1 cm
Transmission	primaire : Chaîne	Poids	267 kg

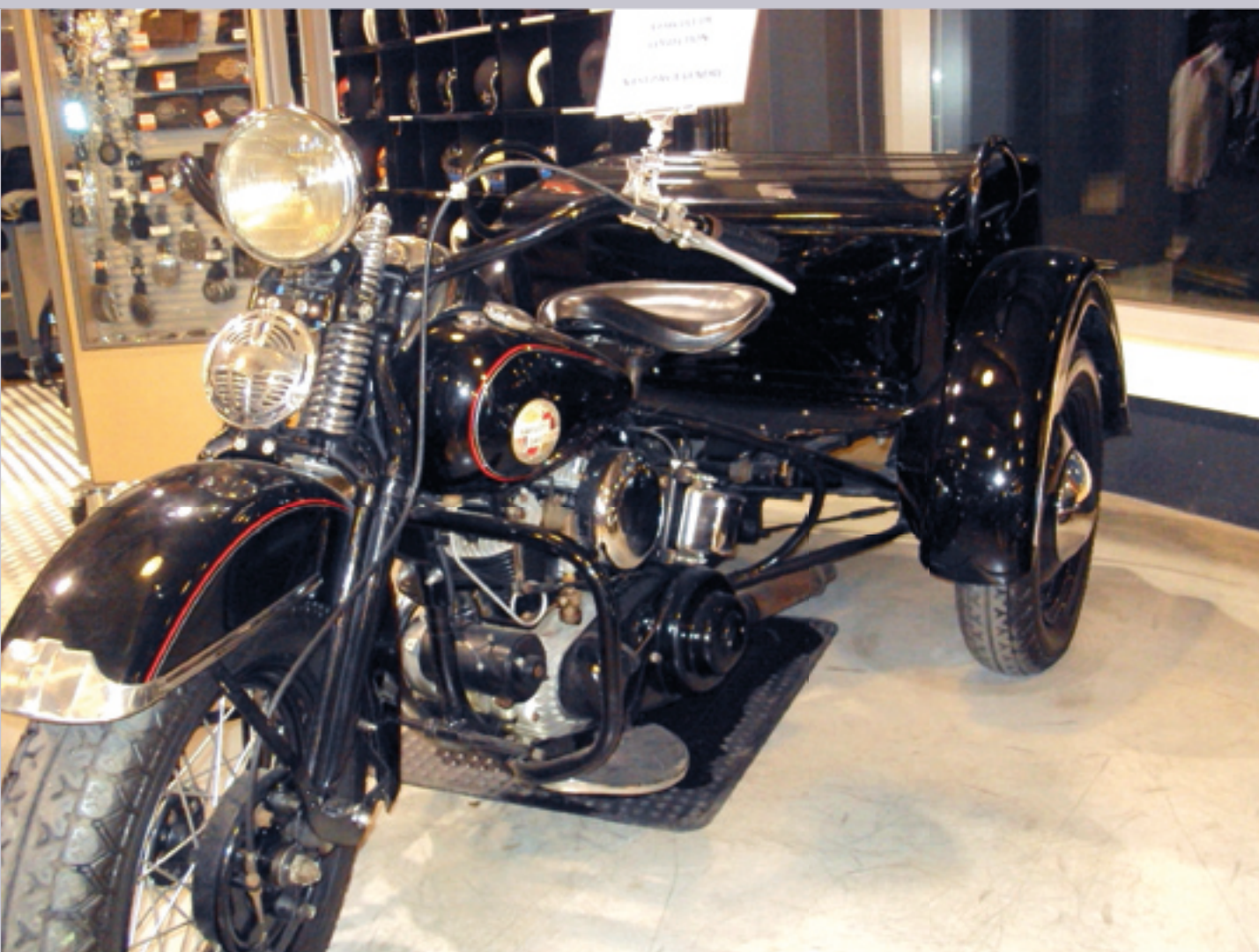


Photo : DR

	Capacité essence	14,2 l
rs Av/Ar	Capacité huile	3,8 l
	Pneus	5x 16 pouces
et rupteur	Vitesse max	145 km/h
ier double berceau	Couleurs	Noir, blanc, rouge, persan, bleu rio
e télescopique	Nombre produit	6550
	Prix	900 dollars



FLH PANHEAD

1958

Apparue initialement avec la gamme de 1948, le Panhead reprend la même architecture et la même distribution à soupapes en tête que le Knucklehead, mais avec des culasses en aluminium, des poussoirs hydrauliques, et un système de lubrification modifié. Ce moteur, qui se caractérise par ses couvercles de culasses qui ressemblent à des casseroles (d'où le nom de Panhead), a été produit jusqu'en 1965 en 1200 cc, car la version 1000 cc n'a été produite que jusqu'en 1952.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	V-twin à 45° culbuté
Cylindrée	1 208 cm ³
Alésage x course	87x101 mm
Compression	7 à 1
Puissance	52 ch
Alimentation	Carb Schebler
Boîte de vitesses	4 rapports
Frein	Tambours Av/Ar

Batterie	6 volts
Allumage	Bobine e
Cadre	Tube acier
Suspension Av	Fourche
Suspension Ar	Combiné
Empattement	152 cm
Poids	294 kg
Capacité essence	14,2 l



Photo : DR

Capacité huile	3,8 l
Pneus	5x 16 pouces
Vitesse max	161 km/h
Couleurs	Bleu skyline/blanc, rouge calypso/blanc, gris métallisé/blanc, noir/blanc (options : toutes teintes standard unies)
Nombre produit	3 178
Prix	1 320 dollars



XR750

1972

Développé par le chef du département course de Harley-Davidson, Dick O'Brian, le Sportster XR 750 voit le jour entre 1971. Il est doté du premier moteur XR en alliage léger. Le XR est également la moto la plus titrée de l'histoire Harley-Davidson.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	V-twin à 45° culbuté	Transmission	Finale : Chaîne
Cylindrée	750 cm ³	Frein	Un disque Ar.
Alésage x course	79 x 76 mm	Allumage	Magnéto
Compression	10,5 à 1	Cadre	Tube acier do
Puissance	90 ch	Suspension Av.	Fourche télé
Alimentation	2 carb. Mikuni 36 mm	Suspension Ar.	Combinés hy
Boîte de vitesses	4 rapports	Empattement	144,8 cm
Transmission	Primaire : Chaîne triplex	Poids	145,2 kg



Photo : DR

ne	Capacité essence 9,5 l
	Capacité huile 2,8 l
	Pneus 4 x 19 pouces
uble berceau	Vitesse max 209 km/h
scopique	Couleurs Orange / noir
drauliques	Nombre produit environ 530
	Prix 4 000 dollars



VR1000

1994

En 1994, après avoir mis une parenthèse à sa participation au course de motos, une véritable révolution s'opère avec le VR 1000, développé par Harley-Davidson Engineering et Porsche Engineering à Stuttgart en Allemagne. C'est le 1^{er} V-Twin avec un bicylindre à 60° refroidissement liquide et d'un double arbre à cames en tête par cylindre. C'est une moto purement destinée à la course.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	V-twin à 60° à 2 ACT	Transmission	Primaire Pignon
Cylindrée	1 000 cm ³	Frein	Trois disques
Alésage x course	98 x 66,6 mm	Batterie	12 volts
Compression	11,6 à 1	Allumage	Electronique
Puissance	135 ch à 10 000 tr/min	Cadre	Périmétrique
Alimentation	Injection Weber-EFI	Suspension Av.	Fourche inversée
Boîte de vitesses	5 rapports	Suspension Ar.	Combiné hydro
Embrayage	Multidisque à sec	Empattement	141 cm



Photo : DR

ons /Finale Chaîne

Poids 176,9 kg

Capacité essence 17 l

Capacité huile 2,84 l

Pneus Av / Ar Dunlop 120/70ZR17 / 150/70ZR17

bipoutre aluminium

Vitesse max 274 km/h

rsée

Couleurs Orange / noir

raulique unique

Nombre produit 50

Prix 49 490 dollars



MONKEY 50

1967



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 temps, 49 cm³

Boîte de vitesse 3 vitesses en prise

Embrayage centrifuge automatique

Fourche télescopique AV

Guidon repliable

Freins AV / AR Tambour

Réservoir 2,9 litres.



Photo : DR



CB 750

1969

HONDA 750 FOL



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 temps, 4 cylindres, 736 cm³, 67 oh à 8.500 tr/mn, refroidissement par air, 4 carburateurs, 5 vitesses en prise constante, démarreur électrique, freins à disque AV et AR, suspension AR réglable, coffre arrière, réservoir de 17 litres. Honda CB 750 MK 6. Modèle classique à 4 pots d'échappement

JR 4 Cylinders ■ 5 Speeds ■ 125 mph ■ 12.6 Sec ¼ Mile ■ Disc Brake



Photo : DR



CB 125

1973

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

4 temps. Monocylindre de 122 cc. Arbre à cames en tête. Alésage x course : 56 x 40,5 mm. Taux de compression: 9,5 à 1. Puissance 12 ch à 9.000 tr/mn. 1 carburateur Keihin s 22mm. Couple maximum : 1 Mkg à 8.000 tr/mn

TRANSMISSION

Embrayage multidisques à bain d'huile. 5 vitesses toujours en prise. Sélecteur au pied gauche.

PARTIE CYCLE

Cadre simple berceau tubulaire central en tôle emboutie. Suspension AR: bras oscillant avec amortisseurs hydrauliques et tambour AV et AR. Antivol

ELECTRICITÉ

Batterie 6 volts - 8 AH Alternateur 6V bobine Feu de stop AV et AR. Commande de



Photo : DR

laire interrompu et poutre
Fourche télescopique AV.
ant, éléments ressorts,
incorporés, Freins à
ol par blocage de direction.

avertisseur sonore à la poignée gauche. Commande
de phare et lanterne à la poignée droite.

DIMENSIONS, POIDS ET CAPACITÉS

Longueur x largeur x hauteur : 1 900 x 750 x 1 015 mm.
Empattement: 1.205 mm. Garde au sol : 160 mm.
Poids: 98 kg. Réservoir d'essence : 9,5 litres
(dont 2,2 de réserve), et d'huile : 1 litre.

lternateur. Allumage par
op fonctionnant sur frein
clignotants et



GL 1000

1975



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 temps, flat-four, 999 cm³, 80 oh à 7.500 tr/mn, refroidissement liquide, 5 vitesses en prise constante, transmission par cardan, démarreur électrique, 3 freins à disque, réservoir de 19 litres placé sous la selle,



Photo : DR



XL 250

1978

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

4 temps. Monocylindre de 248 cc. Arbre à cames en tête. Alesége x course: 74 x 57,8 mm Taux de compression: 9,1 à 1. Couple maximum: 1,9 Mkg à 6.500 b/min. Puissance: 20 ch DIN à 8.000 a/min. Alimentation: 1 carburateur Keihin O 28 mm commandé par palonnier. Refroidissement par air. Démarrage par kick.

TRANSMISSION

Embrayage multidisques à bain d'huile. 5 vitesses toujours en prise. Rapports: 1^{ère} : 2,352 - 2^e : 1,566 - 3^e : 1,280 - 4^e : 1,0000 - 5^e : 0,906.

PARTIE CYCLE

Cadre fermé, partie supérieure en tôle emboutie soudée, berceau dédoublé tubulaire. Suspension AV: fourche télescopique hydraulique. Suspension AR: bras oscillant à éléments ressorts, amortisseurs hydrauliques réglables en 6 positions. Frein à tambour AV et AR. Pneus: AV: 3.00 -21. AR: 4.00 18.



Selle biplace. Compteur de vitesses avec double totalisateur kilométrique, général et journalier. Compte-tours avec témoin lumineux de point mort et contact. Accroche-casques verrouillable. Antivol par blocage de direction.

ELECTRICITÉ

Batterie 6 volts - 6 ampères - Allumage par volant magnétique.

Feu de stop fonctionnant sur freins AV et AR. Ensembles optiques AV et AR sa démontant rapidement. Avertisseur sonore, Coupe-circuit de sécurité.

DIMENSIONS, POIDS ET CAPACITÉS

Longueur x largeur: 2.220 x 880 mm. Empattement: 1.410mm. Garde au sol : 239mm. Hauteur de l'axe d'échappement: 660 mm. Poids à vide: 148 kg. Réservoir d'essence: 9,5l. (dont 2 litres de réserve). Carter d'huile : 1,9l.



CBX 1000

1978

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

4 temps. 6 cylindres. 2 arbres à cames en tête. Cylindrée 1047 cc.
Alésage x Course 64,5 x 53.4 mm. 6 carburateurs à dépression : Ø 28 mm.
Taux de compression 9,3 1. Puissance maximum 77,28 kW à 9000 tours/mn
(105 ch). Couple maximum 8,6 mdaN à 8000 tours/mn. Refroidissement
par air. Échappement 6 dans 2.

TRANSMISSION

Embrayage multidisques à bain d'huile. 5 vitesses toujours en prise.
Rapports : 1^{ère} 2,438 - 2^e 1,750 - 3^e 1,391 - 4^e 1,2 - 5^e 1,037.
Chaîne Hy-Vo avec tendeur hydraulique pour la transmission primaire.

PARTIE CYCLE

Cadre interrompu, treillis tubulaire supérieur. Suspension AV fourche
hydraulique de 160 mm de débattement, Suspension AR bras oscillant et



amortisseurs hydrauliques réglables en compression et extension. 5 positions de réglage du ressort. Roues type Comstar. Pneus (tubeless) AV 3,50 V 19 - AR 4,25 V 18. Freins AV deux disques - AR simple disque. Accroche-casques verrouillable. Selle double, avec poignée de maintien.

ELECTRICITÉ

Batterie 12 V 14 Ah. Alternateur. Allumage électronique. Démarreur électrique (pas de kick). Phare à iode H4

DIMENSIONS, POIDS ET CAPACITÉS

Longueur x largeur 2240 x 740 mm. Garde au sol 170 mm. Poids à vide 247 kg. Réservoir d'essence 20 litres (dont 5 litres de réserve). Carter d'huile 5,5 litres. Accélération 0 à 400 m 11,55 s. Vitesse maximum 225 km/h.

Kawasaki

W1

1966 – 1968

La popularité de la W1 aux USA permet à Kawasaki d'être reconnu mondialement comme un grand acteur du monde de la moto.

C'est la première Kawasaki à moteur 4 temps.

Elle sera suivie par la W1S, W2SS et WTT.

Ce modèle mythique est à l'origine des W650 (1998) et W800 (2011).



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	2 cylindres 650 cc, 4 temps, 1 ACT
--------	------------------------------------

Boîte de vitesse	4 vitesses
------------------	------------

Puissance max	50 ch à 6 500 tr/min
---------------	----------------------

Pneus AV / AR	3.25H-18 / 3.50H-18
---------------	---------------------

Couleur	Noir, Rouge Candy, Bleu Candy
---------	-------------------------------

La pédale de frein est à gauche et le sélecteur de vitesse à droite.



Photo : DR

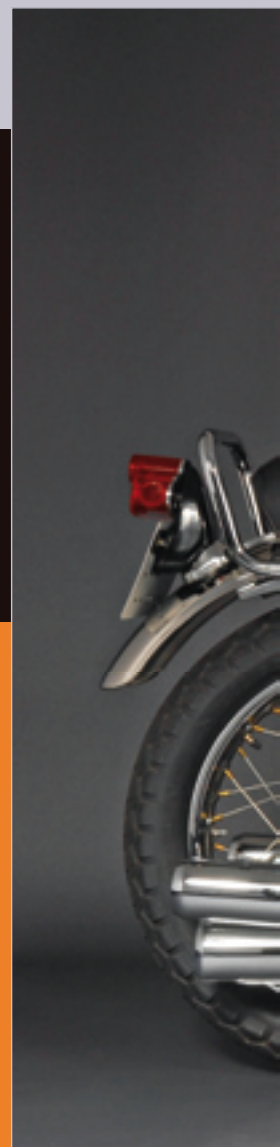
Kawasaki

500 H1

1969 – 1975

La 500H1 sera la plus rapide de sa catégorie à son époque avec une vitesse dépassant les 200 km/h. Elle marque le début de la domination de Kawasaki sur les routes.

Elle a été créée en 1969 pour contrer les 750 qui dominaient le marché de l'époque. Et avec son moteur aux accélérations prodigieuses, elle se montrait à la hauteur de ses prétentions.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	3 cylindres 500 cc, 2 temps
--------	-----------------------------

Boîte de vitesse	5 vitesses
------------------	------------

Puissance max	59 ch à 8 000 tr/min
---------------	----------------------

Pneus AV / AR	3.25H-19 / 4.00-18
---------------	--------------------

Couleur	Blanc
---------	-------

Le robinet de carburant	
-------------------------	--

Poignées de maintien s	
------------------------	--



Photo : DR

Midnight, Gris Peacock

fait office de diaphragme

séparées, aérations sur le frein arrière.

Kawasaki

350 S2

1972 – 1973

Profitant du succès de la H1, Kawasaki décline son modèle phare vers des cylindrées plus petites. Le moteur, facile à appréhender, classe la 350 au rang des machines résolument sportives. La S2 remplace l'Avenger en Coupe Kawasaki. Patrick Pons, vainqueur en 1972, l'évoquait en ces termes : «Jusqu'à 6500 tours, c'est une 350, au-delà, c'est une Kawasaki».



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	3 cylindres 350 cc, 2 temps, clapets d'admission
Boite de vitesse	5 vitesses
Puissance max	44 ch à 8 000 tr/min

Pne
Cou
Très



Photo : DR

us AV / AR 3.00S – 18 / 3.50S-18

leur Blanc Pearl ou Rouge Pearl Candy

similaire à la version 250 CC S1. Frein avant à tambour.

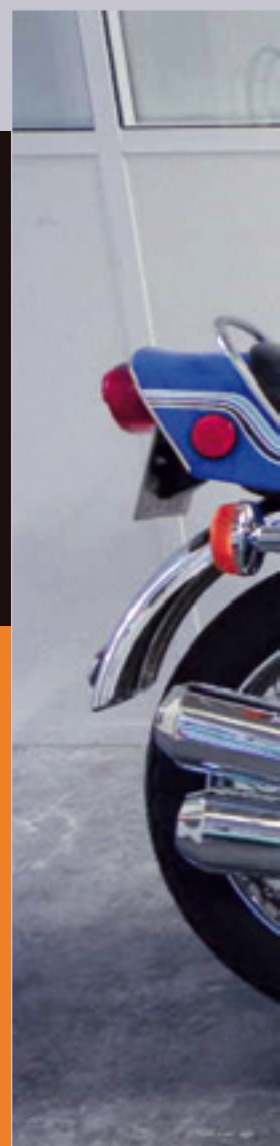
Kawasaki

750 H2

1972 – 1976

Aussi appelée Mach IV, la 750 H2 est la plus sportive des machines de série de l'époque : à ne pas mettre entre toutes les mains même si elle savait se montrer rassurante.

Fort du succès de la 500 H1, Kawasaki commercialise un modèle qui en reprend l'architecture moteur, mais avec plus de puissance. En 1973, elle remporte les 10h de Montlhéry et les 1000 km du Mans.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	3 cylindres 750 cc, 2 temps, clapets d'admission
Boite de vitesse	5 vitesses
Puissance max	71 ch à 6 800 tr/min
Pneus AV / AR	3.25H-19 / 4.00H-18

Cou

Mot

Un s



Photo : DR

leur

Bleu « Pearl Candy »

eur à injection d'huile et démarreur électrique.

seul disque de frein avant. Graisseur de chaîne. Amortisseur de direction.

Kawasaki

900 Z1

1973 - 1976

La Z1 est la première moto à atteindre 227,85 km/h sur le circuit du Nürburgring. Elle est aussi la plus puissante machine au monde à sa sortie.

Première « Superbike » à être importée en France et initiatrice des fameuses séries Z Kawasaki, elle atteignait les 212 km/h et réalisait le 1000 m DA en seulement 24 secondes.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	4 cylindres 900 cc, 4 temps, 2 ACT
Boite de vitesse	5 vitesses
Puissance max	82 ch à 8 500 tr/min

Pneus A
Couleur
4 échap



Photo : DR

V / AR 3.25H-19 / 4.00H-18

Vert Candy Yellow ou Marron Candy

pements chromés. Graisseur de chaîne automatique.

Kawasaki

Z1300

1979 – 1985

La Z1300 est, à l'époque, la plus grosse machine fabriquée par des japonais et permet d'asseoir la renommée mondiale de Kawasaki.

Présentée pour la première fois au salon de Cologne en 1978, elle ne finira sa carrière que 10 ans plus tard en 1988 avec un modèle doté de l'injection.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	6 cylindres 1300 cc à refroidissement liquide, 4 temps, 2 A
Boîte de vitesse	5 vitesses
Puissance max	120 ch à 8 000 tr/min
Pneus AV / AR	110/90V-18 / 130/90V-17
Couleur	Bleu Luminous Starlight
Jantes forgées, transmission finale par cardan	



Photo : DR

CT



MOTOBECANE MOBYLETTE «BLEUE» 50

1965

Mobylette la Vraie ! Apparue en octobre 1949 au salon de Paris, la «Mob» suscita un intérêt tel qu'il surprit même les dirigeants de Pantin. Cette Mobylette n'était pourtant qu'une «bicyclette motorisée» : un cadre proche de celui d'un vélo mixte avec un petit moteur devant le pédalier. Au fil des ans apparaît l'embrayage automatique (1952), puis le simple variateur. Le chassis-coque en tôle emboutie est proposé en 1957, avec ou sans suspension. La première gamme est l'AV 87 «Tourismeluxe» avec fourche avant à balancier et annulaire. Son moteur, au cylindre aluminium chromé dur, est assorti de l'embrayage automatique donnant une multitude de rapports. Bientôt, un vaste tablier et une selle l

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Monocylindre 2 temps horizontal refroidi par air. 49,9 cm³.
Graissage par mélange Allumage par volant magnétique
Variateur à double poulie (moteur fixe) Transmission
et demultiplication par deux chaînes dans le bras oscillant

Cadre coque ouvert à balancier et annulaire
monobras en aluminium
Freins à tambour



Texte et photo : François-Marie Dumas

variateur à courroie, le Mobymatic (1954),
 suspension arrière coulissante. Pour 1958. le haut de
 gamme Neiman, suspension arrière par bras oscillant.
 le «Dimoby» et du variateur «Mobymatic»
 biplace «scootérisent» cette Mobylette.

ert en tôle emboutie. Suspensions av.
 pneus caoutchouc Neiman, ar. oscillante
 aluminium sur bloc caoutchouc.



OTTO CILINDRI

1955

Beaucoup la considèrent encore comme la moto la plus exceptionnelle jamais conçue, technologiquement jamais surpassée. Son bloque moteur de 500 cm³ à 8 cylindres en V est unique sur une moto. Née du génie de Giulio Cesare Carcano, à l'occasion de sa première présentation officielle au Grand Prix de Belgique, cette moto laissait percevoir un énorme potentiel, puis l'année suivante, avec 72 CV de puissance et 285km/h en vitesse, ses premiers succès. Les accords de compétition entre les constructeurs italiens témoignent de cette moto au potentiel extraordinaire. Toute la puissance technologique de l'époque est concentrée dans ce 498,5 cm³ avec distribution par quatre arbres à cames en tête, deux par cylindre, qui assurent l'alimentation. Capable de développer près de 80 CV et d'atteindre

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Années de production : 1954 – 1957

Moteur : 8 cylindres en V à 90°, 4 temps

Cylindres en aluminium allégé

Valves en tête inclinées

Commande à double arbre à cames en tête

Bobine d'allumage

Cylindrée : 498,5 cm³

Alésage / Course : 44 x 41 mm

Taux de compression : 10 :1

Puissance : 68 CV à 12.000 tr/mn (1955) – 72 CV à 12.000 tr/mn

Alimentation : 8 carburateurs Dell'Orto de 20 mm

Lubrification : pompe à huile avec engrenage récupérateur

Embrayage : Multidisques à sec

Vitesses : intégrée à 4 vitesses avec sélecteur au pied

Transmission : Primaire à engrenages cylindriques – Secondaire à engrenages hélicoïdaux

Cadre : Double berceau en tubes

Suspension avant : Fourche à bras oscillants avec amortisseurs télescopiques

Suspension arrière : Bras oscillant avec amortisseurs téléhydrauliques

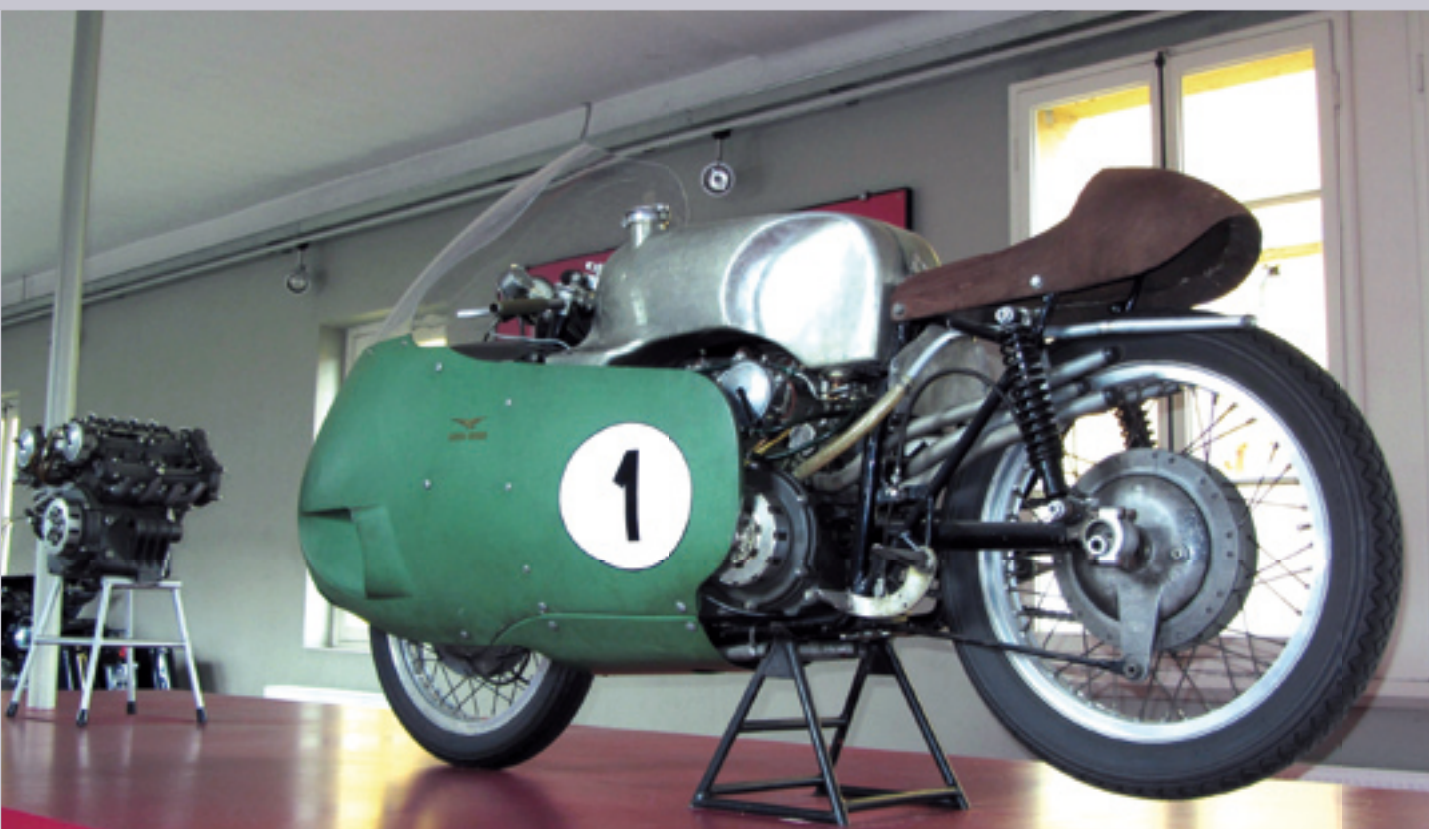


Photo : DR

...sse de pointe, elle fût ses premiers tours sur piste où elle décrochera
...ns en 1957, empêcheront malheureusement le développement
...e Moto Guzzi se retrouvait à travers ce 8 cylindres. Une cylindrée
...ylindres en V. Système de refroidissement liquide, huit carburateurs
...la vitesse de 285km/h : une moto incomparable.

00 tr/mn (1957)

Jante AV / AR : rayons 19 x 2 ¼ / rayons 20 x 2 ½

Pneumatique avant : 2.75 – 19

Pneumatique arrière : 3.00 – 20

Frein avant : à expansion, manuel à quatre mâchoires

Frein arrière : à expansion, à pédale au pied

aire à chaîne

Poids : 150kg

Réservoir : 34 litres

urs hydrauliques

Capacité contenance lubrifiant : 4 litres

drauliques

Empattement : 1 420 mm



MÜNCH MAMMUT 1200

1970

La recherche de la puissance absolue a justifié dans le passé des tours de force technologiques et des constructions mécaniques pour le moins osées et la Mammuth en est l'un des exemples les plus représentatifs.

Un dragster de route. La Mammuth est née du pari invraisemblable de construire la moto la plus puissante de son époque. A la demande du p... Jean Murit, Friedl Münch adapta, dans une partie cycle de sa création, le moteur quatre cylindres à arbre à cames en tête de la NSU Prinz.

Présentée en 1966 au salon de Cologne en 1 000 cm³, la Mammuth fut ra... avec un taux de compression de 11 à 1. Ce dernier moteur délivrait 100 ch... La vitesse annoncée dépassait les 210 km/h et les deux carburateurs Weber... De fait, les performances de la Munch la plaçaient largement au-dessus de l...

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

4 cylindres 4 temps face à la route, refroidis par air, 1177 cm³ (75 x 67), 88 ch...
2 carbus Weber double corps diamètre 40 mm. Démarreur électrique. Boîte 4...
Embrayage multidisque. Transmission par chaîne sous carter étanche. Cadre d...
tubulaire. Suspensions av. télescopique, ar. oscillante à 2 combinés. Freins à ta...
av. double came. ar. à commande hydraulique. Poids 250 kg. Vitesse max 210...



Texte et photo : François-Marie Dumas

orce
Münch

ilote

apidement développée en 1 100, puis 1 200 cm³,
à 7 500 tr/ mn. Une version TTSE développa même 104 ch.
er double corps promettaient des accélérations de dragster.
a concurrence et ce pendant près de vingt ans.

/6 000 tr/mn.
4 rapports.
ouble berceau
mbour,
km/h.



NORTON COMMANDO

850 CC

1962

La Norton Commando a marqué le monde motocycliste durant dix ans et a même été citée « meilleure moto de l'année » à plusieurs reprises. Les premières, en 750 cc, sont sorties en février 1968, les dernières, en 850 cc, avec démarreur électrique et sélecteur à gauche ont été produites jusqu'en 1978.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Bicylindre 4 temps refroidi par air - 828 cm³ (77x89mm).
60ch / 5 900 tr/min. - 2 carburateurs - Soupapes
culbutées - Boîte séparée 4 rapports - Embrayage à
diaphragmes - Transmission par chaîne - Cadre double

bercea, montage
av. télescopique,
disque / tambour
Réservoir 27 l - 1



Texte et photo : François-Michel Dubois

«Isolastic» du moteur - Suspensions
ar. oscillante - Freins AV / AR
- Pneus AV / AR 4,10 x 19"
96 kg - 400 m en 12,2 s - 200 km/h



MOTOBICYCLETTE

1902

Spécificités techniques particulières : Admission automatique. Allumage par pile, bobine et rupteur. Quatre manettes crantées fixées sur le tube supérieur du cadre commandent la richesse et le débit du mélange gazeux, l'avance à l'allumage et le décompresseur. Le réservoir de carburant renferme le carburateur à léchage équipé d'un réchauffage par prélèvement de gaz d'échappement. L'huile est contenue dans un petit réservoir auxiliaire nickelé monté en porte-à-faux sur le côté droit du réservoir d'essence. Un robinet-pointeau permet l'écoulement vers le carter-moteur. Frein avant à patin commandé par un levier au guidon qui coupe également l'allumage. Pe sous le n° 320 956 pour un système de carburateur pour bicyclettes c

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Production	Très faible
Moteur	Monocylindre 4 temps ZL – 200 cm ³ – Puissance 1,5 ch
Poids	35 kg
Vitesse max	25 à 40 km/h



Photo : DR

Peugeot Frères déposa un brevet en 1902
pour autres véhicules automobiles.



MOTO 515 LUXE

1934

La gamme « Grande Puissance » est présentée à la presse le 26 septembre 1933 par Antoine Peugeot dans les usines de Cycles Peugeot à Beaulieu, en avant première du Salon de Paris.

Elle se compose de quatre motos :

- deux 350 cm³, la 115 (à soupapes en tête) et la 117 (à soupapes latérales)
- deux 500 cm³ la 515 (à soupapes en tête) et la 517 (à soupapes latérales)

La 515, la plus belle des motos de la gamme « grande puissance », est proposée avec des teintes au choix ou même entièrement chromée, et avec des tubes d'échappement chromés terminés par des silencieux au style inédit.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Motorisation	Monocylindre 4 temps de 500 cm ³
Soupapes	en tête
Boîte de vitesses	4 rapports à commande au pied
Vitesse max	125 km/h

3 RECORDS du MONDE



viennent d'être battus par une

"515" Peugeot

(catégorie 300 cm³)
(sans réserve d'homologation)

Avec un bloc-moteur "5 CV grande puissance", de série, mais monté sur roulements à aiguilles NADILLA, avec un cadre simplement allégé, PEUGEOT seconde par quatre vaillants pilotes : les frères FAIRBÉ, Camille NARCY, agent de la marque à Bourges, et "Pedro" VERCHÈRE, agent de la marque à Mâcon, a mis à l'épreuve ce fameux record du monde des 24 heures.

Sans aucune préparation sur la piste et pour sa première tentative, malgré des conditions atmosphériques désastreuses (pluie et vent de tempête), cette "515" a non seulement battu le record des 2.000 km (moyenne 122 km/24h), le record du monde des 24 heures (2.849 km/24h à plus de 118 km de moyenne), mais encore, en poursuivant au delà sa route, s'est adjugé le record du monde des 3.000 km (23 h 23 m 20 s à plus de 118 km de moyenne).

Le mécanicien a pu en la moindre défaillance pendant ces performances et ne laisse apparaître aucune trace d'usure à l'arrivée. Après sa victoire sensationnelle dans le BOL D'OR, le 5 CV PEUGEOT s'offre indubitablement comme la plus puissante et la plus robuste de toutes les motocyclettes du monde.

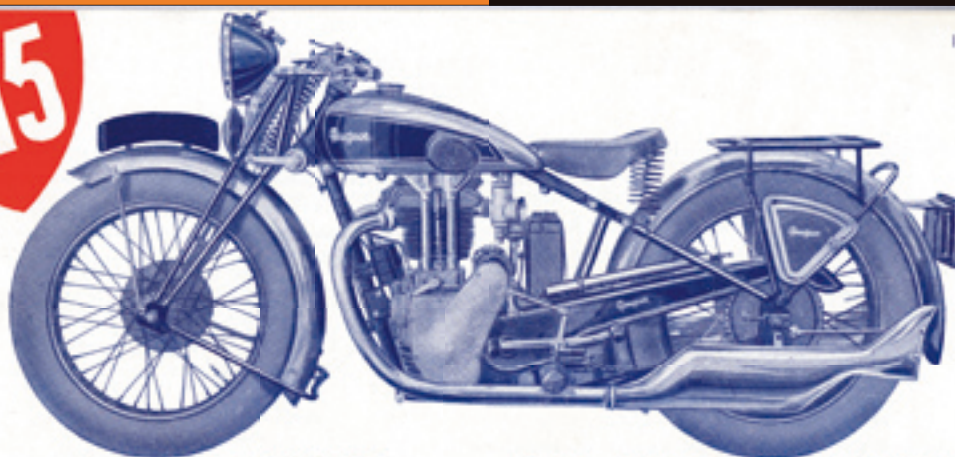
HUILE MOBIL — PNEUS DUNLOP — CHAÎNE YELLOW
ROULEMENTS À AIGUILLES NADILLA

les 24 Heures les 2000 et les 3000 Kms Peugeot

IMMUTÉE : REPASSE - 5 M - 10-34 - 1300



500 cm³
"culbutées"
de Grande Puissance



515 S. - SÉRIE STANDARD

500 cm³ - Bloc-moteur 4 temps - Alésage 81 mm - Course 96 mm - Puissance fiscale 5 CV - Même description que 115 S, mais avec 4 vitesses - Béquille centrale - Poignées sport - Frein avant de 200 mm - Pneus de 26x3,5 renforcés - Cadre prévu pour attaches side-car - Multiplication de 19x43 en solo et 19x46 avec side-car - Éclairage et allumage par dynamo-batterie, phare émaillé de 200 et avertisseur - Porte-bagages sur demande, sans supplément.

515 L. - SÉRIE LUXE

500 cm³ - Bloc-moteur 4 temps - Alésage 81 mm - Course 96 mm - Puissance fiscale 5 CV - Même description que 115 L, mais avec 4 vitesses - Pneus de 26x3,5 renforcés - Frein avant de 200 mm - Cadre prévu pour attaches side-car - Multiplication de 19x43 en solo et 19x46 avec side-car - Commande de vitesses par sélecteur au pied - Jantes chromées - Rayons inoxydables - Phare chromé de 200 aérodynamique et compteur - Porte-bagages sur demande, sans supplément.

515 GTS. - SÉRIE GRAND TOURISME SPORT

500 cm³ - Bloc-moteur 4 temps - 4 vitesses - Alésage 81 mm - Course 96 mm - Puissance fiscale 5 CV - Même description que 115 L, mais avec : Jantes chromées - Rayons inoxydables - Moyeux émaillés - Pneu-chaîne chromé avec boîtes intérieures - Pneus de 26x3,5 renforcés à l'AR et pneu de 26x3,25 à stries longitudinales à l'AV - Cadre prévu pour attaches side-car - Multiplication de 19x43 en solo et de 19x46 avec side-car - Commande de vitesses par sélecteur au pied - Repose-pieds larges - Guidon AMAC à poignées incorporées - Roue AV avec frein de 200 mm - Béquille centrale à 2 positions - Commandes de freins AV et AR conjuguées - Poignées de gaz tournantes - Pédales chromées (frein, béquille) - Gaine de câble à canalisation aluminium chromé - Selle Pégasus, genre Terry, ressorts chromés - Coffres triangulaires avec bandeaux chromés - Traousse d'outillage avec courroie maintenant les outils - Pompe técalémit - Éclairage et allumage par dynamo-batterie - Phare chromé de 200 mm - Avertisseur et compteur - Porte-bagages amovible.

RECORDS DU MONDE DES 24 HEURES, DES 2.000 ET 3.000 KILOMÈTRES (CAT. 500 CM³) ENLEVÉS EN OCTOBRE 1934.
1^{re} PLACE AU BOL D'OR 1934 ET AU CIRCUIT D'ORLÉANS.



S 57 B

1957

Produits de 1954 à 1961
à plus de 30 000 exemplaires.

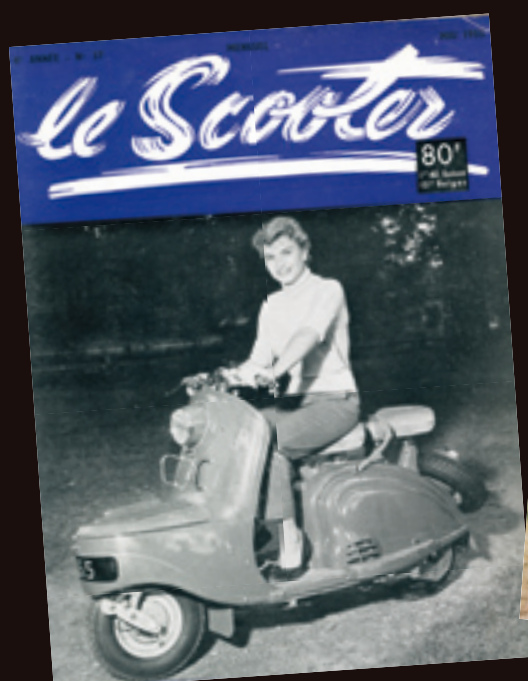


CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Monocylindre 2 temps - 125 cm ³
Boîte de vitesse	3 rapports
Poids	105 kg
Vitesse maximum	70 à 80 km/h



Photo : DR





103

1972

Lancé par Cycles Peugeot en 1972, le cyclomoteur 103 connaîtra une carrière très longue.

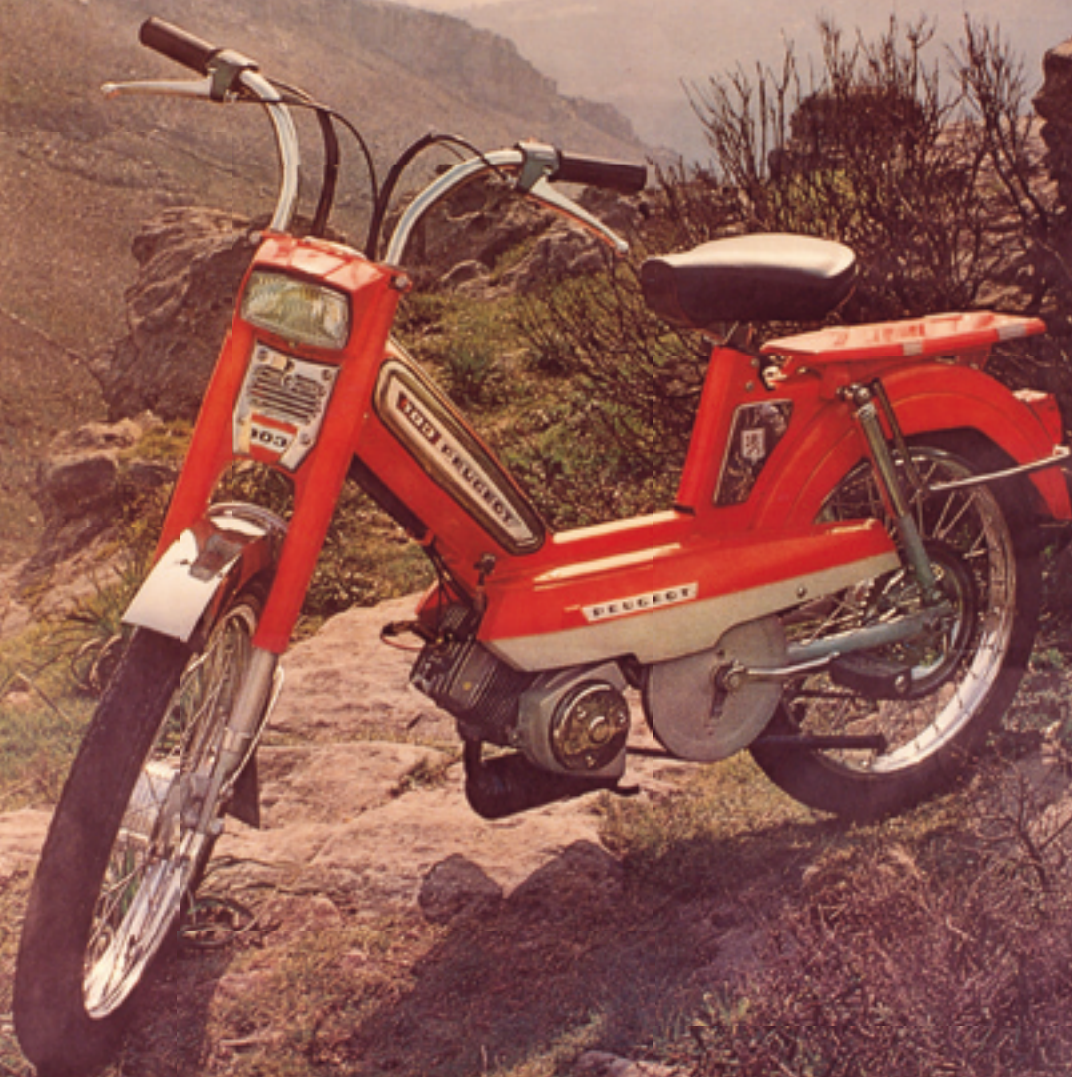
Produit jusqu'en 1995 sous cette dénomination, il continuera cependant sous l'appellation VOGUE jusqu'en 2002.

3 217 126 exemplaires seront produits dans les usines de Beaulieu.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	2 temps de 49 cm ³
Puissance	1,9 CV à 5 500 tr/mn
Consommation	1,8 l / 100 km
Réservoir	4 litres
Embrayage	automatique
Cadre	en tube d'acier indéformable
Coque	en ABS teintée dans la masse
Suspension	AV à fourche télescopique
Freins	2 freins à tambour.

On a du souffle.



CYCLES PEUGEOT

Où les cycles Peugeot sont équipés d'ESSO M14 à 100 km/h.



SCOOTER ST

1989



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Motorisation	Monocylindre 2 temps de 49,9 cm ³
Démarrreur	électrique
Allumage	électronique
Embrayage et double variateur de vitesse automatiques	

Suspension
Amortisseurs
Poids

EAU SCOOTER PEUGEOT.



ion	AV à fourche télescopique, AR à mono
sseur	hydraulique
	55 kg.



CIAO C 9T

1967

A la fin des années 60, Piaggio met sur le marché un véhicule entièrement nouveau : le cyclomoteur « Ciao ». En réalité, les ingénieurs Piaggio avaient depuis des années le projet d'un cyclomoteur, et en 1955 ils ont breveté le « Vespino », fabriqué par MotoVespa à Madrid. Depuis sa commercialisation, le « Ciao » a connu un énorme succès, pour devenir rapidement le symbole du renouveau suite à la catastrophique inondation de 1966.

Produit phare de la chaîne de montage à Pontedera (Bravo, Boxter, Si, etc.) de modification majeure dans les années qui suivirent, mais seulement qu'un peu de modification de l'apparence et de fonctionnement. Fort de son succès, le « Ciao » restera près de 40 ans.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Monocylindre 2 Temps	Vitesse max	Inférieure
Alésage	38,4 mm	Freins	à tambour
Course	43 mm	Suspensions	à ressorts
Cylindrée	49,77 cm ³	Pneumatiques	2x19"

in famiglia viviamo *Ciao*

*Poter dire « Ci vado »
e sapere di arrivarci in un momento.*

*Poter dire « Ci vado »
e sapere che è sempre via libera
per le nostre due ruote.*

*Poter dire « Ci vado »
e sapere che un pezzetto di asfalto
diventa, per noi, un grande parcheggio....*

*La partita, il negozio preferito,
la scuola, il torrente con le trote,
la gara con gli amici,
sono lì che ci aspettano
sono a portata di mano,
sono un pensiero felice
da quando in famiglia viviamo Ciao.*



PIAGGIO

VIA A. CECCHI, 6 - GENOVA

La Piaggio ha in Italia oltre 4.700 punti di vendita.
Li troverete sull'elenco telefonico alfabetico sotto la lettera P
e sulle Pagine Gialle alla voce « motocicli ».

c...), le « Ciao » ne connaîtra pas
quelques améliorations esthétiques
sans sur le marché du deux roues.

à 40 Km/h

s

hélicoïdaux



RUMI SCOOTER FORMICHINO 125

1954 - 1960

Qui ne se souvient du «Formichino», la petite fourmi, cet engin au son rap qui fut la coqueluche des années 55-60, à l'âge d'or des scooters. Vainqueur au Bol d'Or, ses performances qui nous semblent faibles aujourd'hui étaient à l'époque au meilleur niveau et surtout le Rumi, manié avec adresse, offrait des montées en régimes diaboliques. Fort de son succès Rumi, présentée avec deux carburateurs et des roues plus petites, qui brillera particulièrement au Bol d'Or qui comprenait alors une catégorie scooter. En 1958, un Formichino remporta le Bol d'Or au général avec une moyenne de 87,3 km/h sur 24h !

Le Formichino sera aussi construit sous licence en Belgique par Sarolea et

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Bicylindre horizontal 2 temps refroidi par air 125 cm³ (42 x 45 mm). 6 ch (Sport : 8 ch/7200 tr/mn) 4 vitesses par sélecteur. Moteur porteur boulonné sur 2 coques en alu. Suspension av/ar oscillantes. Pneus 400 x 8" (Sport: 10"). Poids 100kg. Vitesse max. 90 km/h



Texte et photo : François-Marie Dumas

geur

able et fort stable pour un scooter,
sente une version «Sport» en 1958.
ent à la fameuse course d'endurance
ichino finira premier scooter et seizième
la firme Rumi arrêtera sa production en 1962.



SOLEX 2200

1962

Le VÉLOSOLEX inventé et construit par la Société du Carburateur SOLEX offre à tous les cyclistes, un moyen de locomotion moderne, pratique et économique. C'est une bicyclette à moteur qui permet d'effectuer tous les parcours peu accidentés, sans pédaler, ou de monter les côtes sans effort. Le VELOSOLEX est assimilé à une bicyclette ordinaire. Il ne nécessite ni immatriculation, ni permis de conduire. Sa simplicité est telle, qu'en quelques minutes, un enfant saurait s'en servir.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Commande des Gaz et du Décompresseur.

Freins à poignées inversées.

Bloc Moteur monté à cheval sur la Roue AV.

Entrainement par Galet portant sur le pneu

Volant Magnétique pour Allumage et Eclairage.

Phare

Réservoir, pour le mélange

Le bouchon sert de mesure

Cadre ouvert col de cygne

Modèle unique pour Hommes



Texte et photo : François-Marie Dumas

Essence/Huile. Contenance 1 Litre

pour l'huile.

à grosse section

me et Dame

Pneus profil spécial

Coffret métallique à outils.

Pompe à Pneu.

Poids à vide 25 Kg

Vitesse en palier 28 km/h



T 10

1963 - 1967

Elle est la première moto à être équipée d'un tel luxe d'équipements. Avec l'injection d'huile démarrage électrique, frein arrière hydraulique, clignotants (non encore universel), une chaîne d'entraînement fermé, un phare ultra-lumineux le tout en 12 v.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	bicylindre 2 temps avec 2 carburateurs
Cylindrée	246 cc
Puissance	21 cv à 8000 trs/mn
Couple	2.1 mkg à 7000 trs/mn
Boîte	4 vitesses

Poids
Longueur
Largeur
Réservoir
Vitesse max.

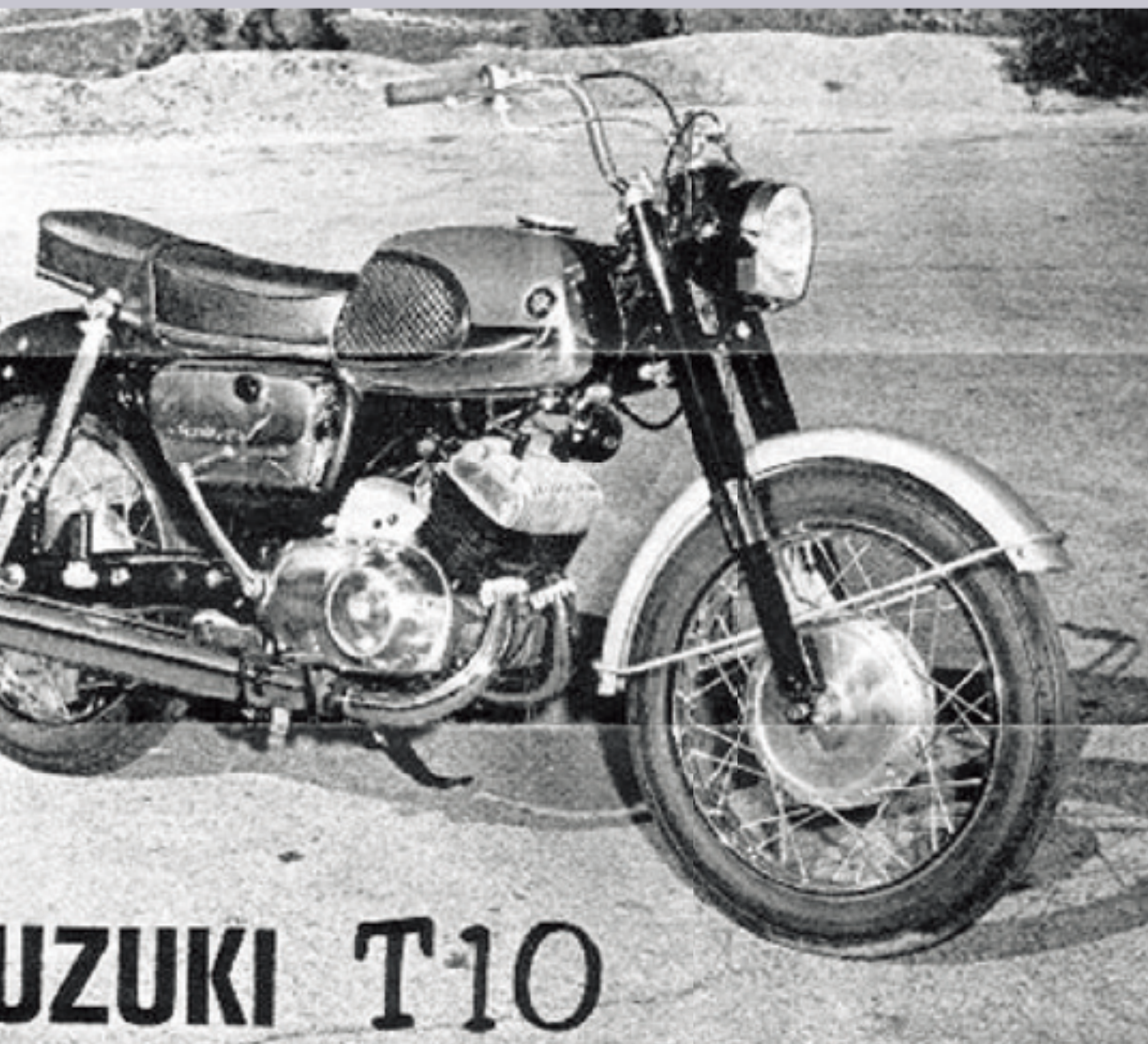


Photo : DR

SUZUKI T10

140 kg

2065 mm

800 mm

10 litres

140 km/h



T 20

1967-1968

La Suzuki T20 débarque en France en 1967.
Son allure sobre cache en fait un véritable paquet
de nerfs. Ce petit bicylindre deux temps
atteint les 160 km/h !
Première moto de route avec une boîte 6 vitesses.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Bicylindre 2 temps refroidi par air
Cylindrée	247 cm ³
Puissance	29 cv à 7500 trs/mn
Couple	2,82 mkg à 7000 trs/mn

Boîte	6 vitesses
Transmission	Chaîne
Cadre	Double
Suspensions AV	Fourche
Suspensions AR	Combinaison



Photo : DR

es	Freins AV	Tambour double came Ø 200 mm
	Freins AR	Tambour simple came Ø 200mm
berceau	Réservoir	14 Litres
e télescopique	Poids	135 kg
nés ressorts amortisseurs	Vitesse maxi	160 km/h



T 500

1968-1975

Premier «gros» 2 temps japonais. Initialement commercialisé sous le nom de Cobra, cette moto a attiré les éloges pour son comportement routier et piste. Elle a remporté la catégorie 500 cc à l'île de Man en 1970 et 1972.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Bi-cylindre 2 temps
Cylindrée	492 cm ³
Puissance	47 cv à 7000 trs/mn
Boîte	5 vitesses

Réservoir	14 L
Poids	204
Vitesse max	175

SUZUKI T500

—K—



Tach/speedometer with trip meter

SPECIFICATIONS

Maximum Speed	168–176 kph (105–110 mph)
Maximum Horsepower	45 hp/6,000 rpm
Maximum Torque	5.49 kg-m (39.0 lb-ft)/5,500 rpm
Engine Type	2-stroke, aluminum twin cylinder
Piston Displacement	492 cc (30.0 cu in)
Transmission	5-speed, constant mesh
Fuel Tank Capacity	14 ltr (3.7/3.1 gal, US/Imp)
Lubrication	Suzuki CCI
Overall Length	2,195 mm (86.4 in)
Overall Width	880 mm (34.6 in)
Overall Height	1,105 mm (43.5 in)
Tires, Front	3.25-19, 4PR
Rear	4.00-18, 4PR
Dry Weight	187 kg (412 lb)
Color	Candy Wine Red Bright Blue Metallic

* Specifications subject to change without notice.



SUZUKI MOTOR CO., LTD.
200 Takatsuka, Hamamatsu, Japan

Photo: DR

litres

4 kg

km/h



GT 750

1972-1977

La GT 750 est la première grosse cylindrée japonaise à bénéficier d'un refroidissement liquide. Elle est connue sous le nom de bouillotte. De nombreuses évolutions ont eu lieu à partir de 1974.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	3 cylindre 2 temps refroidi par eau
--------	-------------------------------------

Cylindrée	738 cm ³
-----------	---------------------

Puissance	67 cv à 6500 trs/mn
-----------	---------------------

Couple	7.7 mkg à 5500 trs/mn
--------	-----------------------

Boîte	5 vitesses
-------	------------

Réservoir	17 Litres
-----------	-----------

Poids

Longueur

Largeur

400 mètre départ a

Vitesse maxi



Photo : DR

214 kg

2215 mm

865 mm

Arrêté

12.6 s

192 km/h



RE5 ROTARY

1974-1976

Présenté au salon de Tokyo en novembre 1973, Suzuki ose... la Rotary ; première moto à moteur rotatif dit Wankel .

Le dessin si particulier de la moto est confié à Giugiaro. Cette moto est unique, son moteur fonctionne avec un rotor, pièce en métal triangulaire qui tourne dans une chambre «trochoïde».



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Cylindrée	497cc	Consommation	12 l / 100 km
Puissance	62 cv à 6500 tours	Poids	250kg
Couple	7.6mkg à 3500 tours	Réservoir	17 l

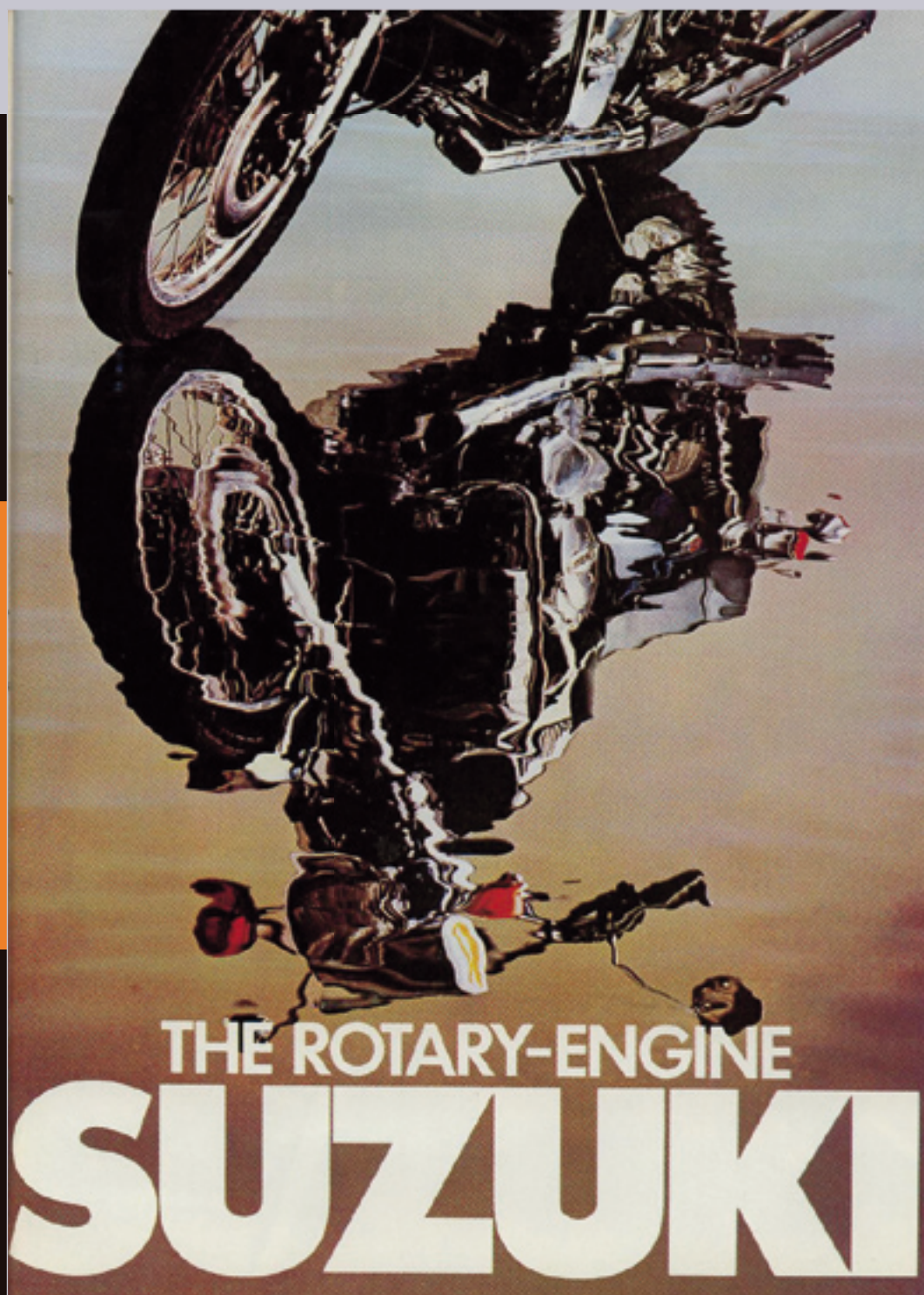


Photo : DR

km

Boite de vitesses

5 rapports

Vitesse max.

184 km/h

Prix

16 770 F (2 555 euros)



TERROT JSS 350

1939



Sortie seulement en 1939, donc à très peu d'exemplaires, la JSS Terrot est la dernière 350 cc à soupapes en tête fabriquée dans l'usine Terrot de Dijon. A ce propos, notons que cette usine du boulevard Voltaire ne sera pas détruite ; une convention doit être signée pour la préservation de ce bâtiment de plus de 80 ans.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur monotube à soupapes et culbuterie totalement encloses et graissées par circulation d'huile. Alésage 70 m/m. Course 90 m/m. Cylindrée 346 cm³. Graissage par circulation d'huile et carter sec. Allumage par magnéto. Carburateur incliné à 2 manettes. Echappement par silencieux tubulaire. Boîte 4 vitesses à commande par sélecteur au pied. Rapports : 5,26, 6,57, 9,2, 14,62 à 1. Débrayage à 3 disques liège.

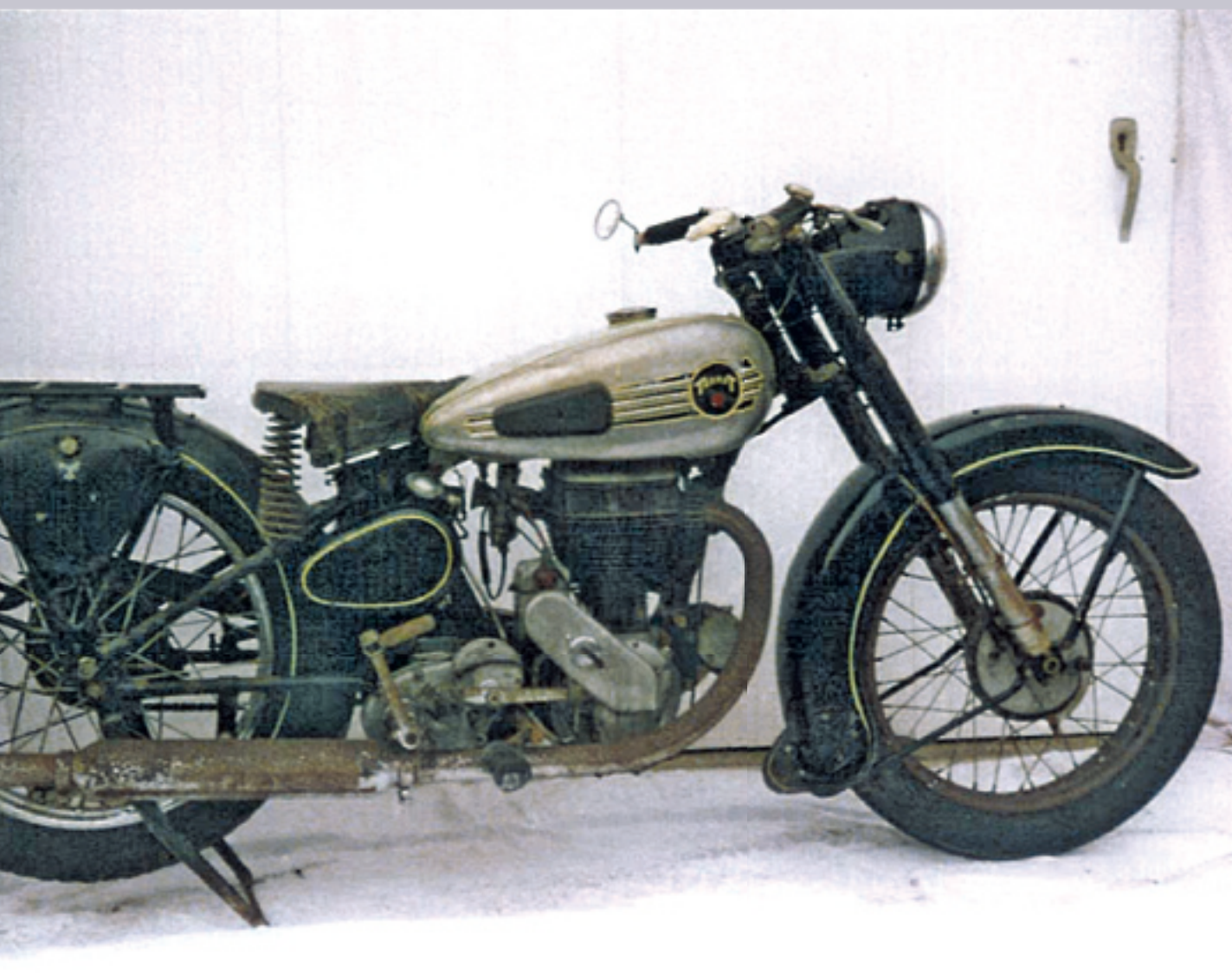


Photo : François-Marie Dumas

Mise en marche par pédale repliable. Freins à tambour de 170 rn/rn. Pneus 26 x 3,25 strié à l'AV, triple pavé à l'AR. Fourche avec amortisseurs réglables et frein de direction. Guidon toréador en une pièce. Miroir rétroviseur. Portebagages amovible. Béquille AV et AR. Réservoir «Aérosport» de 16 litres. Réservoir d'huile «Aérosport» de 3 litres. Sacoche tôle avec outillage complet. Poids à vide 125 kg. Vitesse 120 km/h environ.

TRIUMPH

BONNEVILLE T110

1955

Cette moto a failli battre un record du monde de vitesse sur le celebre lac salé de Bonneville aux USA l'année dernière, préparé par Marco Raymondin de Brooklands Motor.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Twin à distribution culbutée, calé à 360°
Boîte de vitesse	4 rapports
Cylindrée	649 cm ³ (71x82 mm)
Puissance	45 ch à 6700 tr/min.
Vitesse max	environ 170 km/h

Alimentation
Allumage
Cadre
Réservoir
Poids



Photo : DR

2 carburateurs Amal concentric Diam. 30mm

Bobine-Rupteurs

Simple berceau Tubulaire

18 litres

168 kg (à sec)



TRIUMPH X75 HURRICANE

1966 – 1968

Partant à la base du trois cylindres de la BSA Rocket 3, Craig Vetter remplace le réservoir et la selle par un ensemble en polyester. Une ligne d'échappement 3 en 3 montée du côté droit termine l'esthétique de la machine.

La machine est métamorphosée. Sa ligne est superbe. Bien que ce soit cette moto à Craig Vetter, elle sera commercialisée sous la marque Triumph plus « porteur » aux États-Unis. Fabriquée à 1171 exemplaires en 1972, elle est très recherchée par les collectionneurs.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur : 3 cylindres 4 t culbuté refroidi par air

Cylindrée : 740 cm³ 67 X 70

Puissance : 60 cv à 7250 trs/mn

Boîte : 5 vitesses

Transmission secondaire : Chaîne

Cadre : Double berceau

Suspensions AV : Fourche

Suspensions AR : Com

Freins AV : Tambour

Freins AR : Tambour



Photo : DR

et BSA qui ait commandé
Lump nom beaucoup
et 1973, c'est un modèle

La moto exposée a appartenu à Coluche

u tubulaire

che télescopique

binés ressorts amortisseurs

Taille pneu AV : 325 x 19

Taille pneu AR : 410 x 19

Poids : 225 Kg

Vitesse maxi : 195 km/h



BONNEVILLE T120

1969

Modèle emblématique le modèle 1969 est certainement le plus beau. En 1969, le frein avant double came est modifié. La grille de réservoir est abandonnée à cause des normes US ; nouveaux badges de réservoir; contacteur de feu stop sur le frein avant, tube de liaison entre les coudes d'échappement, nouveau vilebrequin, frein avant double came de 7 pouces.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Twin à distribution culbutée, calé à 360°
Boîte de vitesse	4 rapports
Cylindrée	649 cm ³ (71x82 mm)
Puissance	47 ch à 6700 tr/min.
Vitesse max	environ 180 km/h

Alimentation

Allumage

Cadre

Réservoir

Poids



Photo : DR

2 carburateurs Amal concentric Diam. 30mm

Bobine-Rupteurs

Simple berceau Tubulaire

18 litres

168 kg (à sec)



VESPA 150 GS

1955

La 150 GS est la première série Vespa produite qualifiée de sportive de par ses caractéristiques techniques, née de l'expérience et du savoir acquis par le constructeur. Le moteur à entrée directe au cylindre est capable de développer 8CV à 7000 tr/min. La boîte de vitesse à quatre rapports, la selle allongée et les grandes roues modifient substantiellement la ligne de la vespa, dévoilant une agressivité inédite. On parle alors d'une « révolution » dans l'univers du scooter : ses caractéristiques techniques et esthétiques en font un objet fascinant, lui permettant d'être perçu comme le premier scooter produit au monde. Toutes ces raisons en font l'une des plus belles et appréciée par les collectionneurs.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	monocylindre deux Temps
Alésage	57 mm
Course	57 mm
Cylindrée	145,6 cm ³

Vitesse max
Suspensions avant à ressort
Freins
Pneumatiques

rt ses
Team Piaggio Corse.
7500 trs/mn.
de 10 pouces
à couper le souffle.
éristiques techniques
me le plus beau
pièces recherchée



Photo : DR

101 Km/h

t hélicoïdale et amortisseur hydraulique

à tambours

3,5x10"



VINCENT EGLI 1000

1968

Conçue en 1936 sous le label HRD et devenue Vincent après guerre, ce révolutionnaire bicylindre de 1 000 cm³ sera avec sa version «Black Shadow» la première moto de Grand Tourisme de série à dépasser les 200 km /h. Les performances de la Vincent sont à la hauteur de sa légende mais sa construction coûte très cher confrontée à la baisse du marché au milieu des années cinquante. L'usine ferme ses portes en 1956.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur bicylindre 4 t en V, refroidi par air, 1 000 cm³ (84 x 90 mm)
Environ 60 ch à 5 000 tr/mn. Soupapes culbutées (arbre à cames surélevé) 2 carburateurs Dell'Orto. Boîte séparée 4 vitesses.
Cadre Egli monopoutre tubulaire faisant office de réservoir d'huile.
Frein avant double disque, étriers à commande mécanique.
Poids : env. 185 kg. Vitesse : env. 200 km/h



Texte et photo : François-Marie Dumas



XS650 : LA XS-1

1970

Cette moto est la première Yamaha avec une motorisation quatre temps. Elle est présentée fin 1969 sous le nom de XS-1. La XS-1 s'inspire des productions britanniques et tout particulièrement de la Triumph Bonneville qui connaît le succès aux Etats-Unis. Yamaha veut s'implanter solidement dans ce pays, d'où la création de la XS650. En performance, la XS-1 affiche des chiffres flatteurs mais quelques problèmes de fiabilité lui valent un début de carrière difficile. Ses problèmes de jeunesse résolus, elle revient sous le nom de 650 XS-1B. Elle est présentée avec une vitesse de pointe de 170 km/h et le 400 mètres départ arrêté abattus ses concurrentes anglaise ou italienne. Son moteur bicylindre possède un simple centrage. La transmission primaire est de type à taille droite et sa boîte de vitesses est à 5 vitesses. Elle se distingue des versions précédentes par son frein avant à disque avec étoupe, un cadre renforcé, un freinage avant par double disque et un vrai démarreur électrique. Une version destinée principalement au marché américain est équipée d'un guidon, de jantes à bâtons, de pots type mégaphone et d'une fourche réglable.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Bicylindre 4 temps	Alimentation	2 carburateurs
Cylindrée	653 cm ³	Cadre	Double berceau
Puissance	53 ch	Suspension avant	Fourche télescopique
Régime	7000 tr/min	Suspension arrière	2 amortisseurs



e est commercialisée en France sous cette appellation en 1971.
u en 14 secondes, elle affiche des performances plus élevées que
ple arbre à cames en tête, entraîné par une chaîne positionnée
e vitesses à cinq rapports. En 1972, la XS-2 fait son apparition.
rier double piston. En 1975, la XS-2 évolue en adoptant un
trique. En 1977, les étriers du frein avant sont placés derrière les
ain est réalisée en 1979 : la XS650US. Elle est dotée d'un grand

eurs à dépression
rceau tubulaire
lescopique hydraulique
eurs

Freins	Tambour Avant / Arrière
Poids	194kg



CHAPPY 50

1975

Lors de sa commercialisation en 1975, le Chappy 50 inaugure chez Yamaha un nouveau style d'engin motorisé. D'un gabarit réduit, bien campé sur ses gros pneus, le Chappy se taille rapidement une bonne réputation. Il séduit un grand nombre par son aspect pratique et peu encombrant. Il est vite adopté par exemple par les possesseurs d'un camping-car ou d'un bateau. Le Chappy, facile à garer, permet de se déplacer aisément. De nombreuses versions du Chappy ont vu le jour, avec ou sans boîte de vitesses, dans différentes cylindrées. Le Chappy reste un engin très prisé en occasion. Devenu rare, car non commercialisé en France depuis 1996, il affiche une cote élevée.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Monocylindre 2 temps
Cylindrée	49,9 cm ³
Puissance	3,5 ch
Régime	6 000 tr/min
Alimentation	Carburateur

Cadre	Tubulaire
Suspension	Avant : Fourche Arrière : 2 amortisseurs
Freins	Avant : Tambour Arrière : Tambour



che télescopique
nortisseurs
our
bour



XT500 TYPE 1E6

1976

Yamaha dévoile la XT500 au salon de Las Vegas en 1975. Spécifiquement étudiée pour le marché américain et les nombreux amateurs de trails qui résident dans ce pays, la XT est immédiatement prisée. Ce type d' permet d'évoluer sur le bitume comme en tout terrain. De plus avec sa motorisation quatre temps, la XT passe plus facilement les contrôles d'homologation draconiens en place dans le pays. Elle est jugée plus économique qu'une moto deux temps et cela contribue à son succès. En France, les premiers modèles vendus sont des versions américaines mises en circulation sous le type 1E6. Ces cinq cents premiers exemplaires trouvent preneur. Son moteur monocylindre quatre temps au caractère affirmé. La puissance de moteur, mais c'est surtout son couple de 4,1 kg/m à 5 500 tr/min qui, malgré l'aide du lève soupape, une certaine « vigueur » et participe rapidement à son succès.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Monocylindre deux temps
Cylindrée	123 cm ³
Puissance	14 ch
Régime	6 500 tr/mi

Alimentation	Carburateur
Cadre	Simple berceau
Suspension avant	Fourche
Suspension arrière	mono am



ent
engin
s
logique

conformité avec notre législation. Elles sont homologuées
urs en trois mois et demi. Ce qui fait le succès de la XT, c'est
ance de 32 chevaux qu'il délivre est respectable pour ce type
qui impressionne. De plus, son démarrage par kick demande,
oidement à la création de sa réputation de « moto d'homme ».

de 24 mm

au tubulaire

télescopique hydraulique

ortisseur Type Cantilever

Frein avant

Tambour

Frein arrière

Tambour

Poids

98kg

1977

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

120 | lesalondelamoto.com



en France la 125 de référence de la fin des années
« cantilever », sa motorisation monocylindre deux temps
, démarreur électrique, boîte six vitesses, séduisent.
commencer avec elle. C'est d'ailleurs un nombre
on en neuf ou en occasion. La DT125MX, que tous
al de Yamaha en France.

Carburateur de 24 mm

Simple berceau tubulaire

Fourche télescopique hydraulique

mono amortisseur Type Cantilever

Frein avant

Tambour

Frein arrière

Tambour

Poids

98kg



RD350LC

1980

Avec la RD350LC, Yamaha fait descendre dans la rue une réplique de moto de course. Sa commercialisation s'effectue en 1980. Cette machine possède toutes les caractéristiques d'une moto de vitesse, avec un moteur deux temps à boîte six vitesses, dérivé de celui des fameuses TZ350 de compétition, et une partie cycle à suspension arrière « Cantilever ». Le moteur bicylindre à refroidissement par eau développe 47 chevaux à 8 500 tr/min, ce qui permet à l'aiguille du compteur de vitesse de la RD350LC de taquiner les 200. Ses échappements et ses pots en forme de « détente », ne laissent planer aucun doute sur son type. Lui est réservée et permet à quelques pilotes comme Thierry Rapiçault ou Jean-Luc Danneberg, contre-courant d'une mode qui préfère le quatre temps plus écologique, la RD350LC, l'ère des « Replica » est lancée pour Yamaha qui continue sur ce thème. Elle s'est taillée tout au long de sa carrière une réputation de moto « virulente ». Pour la technologie de l'époque, la RD350LC est entrée dans l'histoire de la moto par sa

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	Bicylindre 2 temps à refroidissement par eau	Régime	8 500 tr/min
Cylindrée	347 cm ³	Alimentation	2 carburateurs
Puissance	47 ch	Cadre	Double berceau
		Suspension avant	Fourche télescopique



quipements, roues à branches, frein avant à disques, suspension arrière
pe : c'est une sportive. Pendant quelques saisons une coupe de marque
n-Philippe Ruggia de se faire remarquer. Sportive deux temps arrivée à
D350LC va connaître cependant un succès commercial important. Avec
ette voie avec la RD250LC, puis la RD500LC. La Yamaha RD350LC
performante, maniable, dotée d'un moteur bicylindre à la pointe de la
r la grande porte et y reste comme une référence incontournable.

in

urs de 26 mm

ceau tubulaire

escopique hydraulique

Suspension arrière Cantilever. Mono amortisseur

Frein avant Disque

Frein arrière Tambour

Poids 143 kg



LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

La FFVE a été chargée de réunir le plateau des « Motos & Scooters Stars » de l'exposition spéciale du pavillon 8.

La Fédération Française des Véhicules d'Epoque (F.F.V.E.) a été créée en 1967 et représente en France les collectionneurs de véhicules de plus de 30 ans : Automobiles, motocyclettes, véhicules utilitaires, militaires et tracteurs agricoles. 1 200 Clubs, Associations, Musées, 160 000 collectionneurs, 1 000 000 de véhicules.

LA FFVE a pour objet la défense des véhicules anciens qui représentent un Patrimoine Culturel doublé d'une Mémoire Industrielle.

Cette défense consiste à promouvoir ces véhicules, à les préserver, à faciliter leur restauration dans le respect de l'authenticité, et enfin à leur permettre de rouler.

La FFVE a reçu délégation du Ministère des Transports pour la délivrance d'attestations de datation et de caractéristiques, permettant ensuite aux pouvoirs publics d'établir les cartes grises dites « de collection ».

Plus de 10 000 dossiers sont traités chaque année.

La mission de la FFVE consiste également à attirer l'attention du législateur sur la spécificité des véhicules anciens.

Depuis 2001, la FFVE est reconnue par le Ministère de la Culture dont elle est devenue l'un des principaux partenaires, en particulier à l'occasion des Journées Annuelles du Patrimoine.

Enfin depuis 2009, la FFVE est reconnue d'Utilité Publique par le Conseil d'Etat.

La FFVE est membre de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (F.I.V.A.), qui regroupe 60 pays sur les cinq continents.

La FFVE est présidée par Claude Delagneau depuis 1995.

Textes : Constructeurs, Laurent Hériou
Photos : DR, Constructeurs, François-Marie Dumas
Conception & réalisation : PG medias / CED.G

© 2011 - Salon de la Moto, Scooter, Quad


le **SALON** *de la* **MOTO**
SCOOTER, QUAD
PARIS 2011